ANNO III N. 12 RIVISTA MENSILE DICEMBRE 1919

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

SPIGA
TORINO
GOMME PIENE
PER AUTOCARRI

IL PIÙ SICURO
FRENO
PER BICICLETTA
BREVETTO
ZANFI
BREV. ZANFI
BREV. ZANFI
Giuseppe Zanfi
INDUSTRIA FRENI
MILANO
VIA LUIGI CANONICA 105

Anno III. SOMMARIO del Fascicolo di Dicembre 1919. Num. 12.

Redattore: Dott. Attilio Gerelli - Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO III - N. 12. TOURING CLUB ITALIANO DICEMBRE 1919.

L'abbonamento ai 12 numeri del 1919 è di L. **7,25** (per l'estero L. **10,30**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.

LA PACE FERROVIARIA

Il primo atto di ostilità che compiono due nazioni moderne allorquando entrano in guerra è di interrompere le ferrovie che le allacciano. La ferrovia, simbolo di civiltà, di affratellamento, di amicizia, rinuncia, di fronte alla guerra, alle sue funzioni benefiche per diventare a sua volta strumento di lotta e di distruzione.

Sicchè la pace, specialmente una pace grandiosa come quella che stenta da ormai più di un anno a spiegare le bianche ali sul mondo insanguinato, si presenta gravida di problemi ferroviari. Frontiere spostate, unità statali scomparse, nuovi Stati che si formano, acquisti coloniali, diversi orientamenti politici sono avvenimenti e circostanze che han tutti ripercussione sulle ferrovie.

Bisogna, invero, tener presente che la ferrovia ha uno spiccato carattere d'internazionalità favorito dall'ultimo cinquantennio di pace, che è pure il periodo nel quale la ferrovia prese il maggiore sviluppo.

L'essere i pionieri delle strade ferrate partiti da un solo paese, l'Inghilterra, aveva fatto, prima di ogni cosa, adottare lo scartamento unico del binario. Si sa che, salvo una parte delle ferrovie russe e delle ferrovie spagnuole, le ferrovie di Europa osservano tutte un'egual distanza fra le rotaie, la quale trova eccezione soltanto nelle linee a scartamento ridotto il cui sviluppo è una piccola frazione della lunghezza totale delle reti. Che importanza abbia questa identità di scartamento comprende ognuno: linee di paesi diversi si congiungono distruggendo il segno materiale delle frontiere. Lo scartamento uniforme è la prima condizione perchè le reti possano saldarsi al confine senza interruzione alcuna, perchè resti evitato il trasbordo dei viaggiatori e delle merci ove cessa uno Stato e ne comincia un'altro, perchè il traffico possa espandersi senza ostacoli.

Errerebbe, tuttavia, chi immaginasse che sia bastato ai diversi Paesi porsi d'accordo sulla identità dello scartamento. I veicoli debbono pure agganciarsi fra loro e perciò in tutto il Continente Europeo era necessario adottare lo stesso sistema di agganciamento o almeno sistemi fra loro adattabili all' uso comune. Le dimensioni dei veicoli non potevano essere troppo diverse; non

LA FRONTIERA SETTENTRIONALE FRA L'ITALIA E L'AUSTRIA CON LE LINEE FERROVIARIE CHE L'INTERESSANO.

segue una certa evoluzione imposta dal progresso tecnico e di pari passo doveva perfezionarsi e completarsi l'elenco delle norme che assicurano l'uso in comune delle strade ferrate. Solo nel 1912 furono presi gli ultimi accordi al riguardo e proprio durante la guerra il Governo Svizzero ha pubblicato il protocollo delle deliberazioni, nel quale i rappresentanti tecnici di paesi che poco dopo dovevano dilaniarsi studiano con cura tutti i più minuti particolari per evitare ogni difficoltà nell'esercizio promiscuo delle ferrovie e si scambiano nei discorsi di occasione auguri e voti per lo sviluppo delle relazioni fra paese e paese.

Risolto così il lato tecnico, vi era ancora da risolvere il lato commerciale. Non basta creare la possibilità di scambiare i veicoli: perchè le merci si possano spedire con sicurezza di risarcimento nel caso di perdita o di danni, perchè fra le diverse Società riesca possibile regolare i rapporti dipendenti da trasporti comuni occorrono altri accordi e questi furono presi nel 1890 ancora per iniziativa della Svizzera, che si adoprò per l'adozione della « Convenzione Internazionale pel trasporto delle merci in ferrovia ». Intorno a questi due grandi atti internazionali si ebbe una serie di provvedimenti minori che finirono col fare d'una gran parte della rete continentale europea come una rete sola. Basta correre col pensiero a tutta quella organizzazione di treni, di servizi, di accordi che esisteva nel 1914 per comprendere quale lungo lavoro fu distrutto dalla guerra e come debba esser difficile ripristinare una situazione che era forse uno dei migliori frutti della civiltà.

La pace sorge, come è noto, sotto l'egida di una grande idea: la Società delle Nazioni. Purtroppo le idee di questo genere perdono

potevano le gallerie e le opere d'arte avere una sagoma che differisse sensibilmente sulle varie linee. Nè bisogna pensare che tutto ciò sia semplice ad ottenersi. I veicoli sono di tante forme; essi sulle curve si spostano lateralmente e gli spostamenti che subiscono sono diversi a seconda della loro lunghezza, dei collegamenti che esistono fra la cassa e le ruote, a seconda, infine, delle curve che fa il binario. Nello stabilire la sàgoma bisogna tener conto della varietà degl'impianti che s'incontrano nelle stazioni pel servizio dei viaggiatori e delle merci.

A farla breve, tutto ciò non poteva risolversi senza una vera organizzazione che fu detta della « Unità tecnica delle strade ferrate ». L'iniziativa dell'accordo si deve alla Svizzera, il crogiuolo di tutte queste intese di carattere internazionale. Una Convenzione fu stipulata a Berna per la prima volta nel 1882 e diciassette Stati continentali europei vi presero parte o poco dopo vi aderirono, impegnandosi a costruire gl'impianti ferroviari e il materiale circolante secondo alcune regole comuni che dànno diritto al transito attraverso le ferrovie dei paesi aderenti.

Questo primo accordo non poteva risolvere tutte le questioni tecniche che si presentano in un problema del genere: il materiale

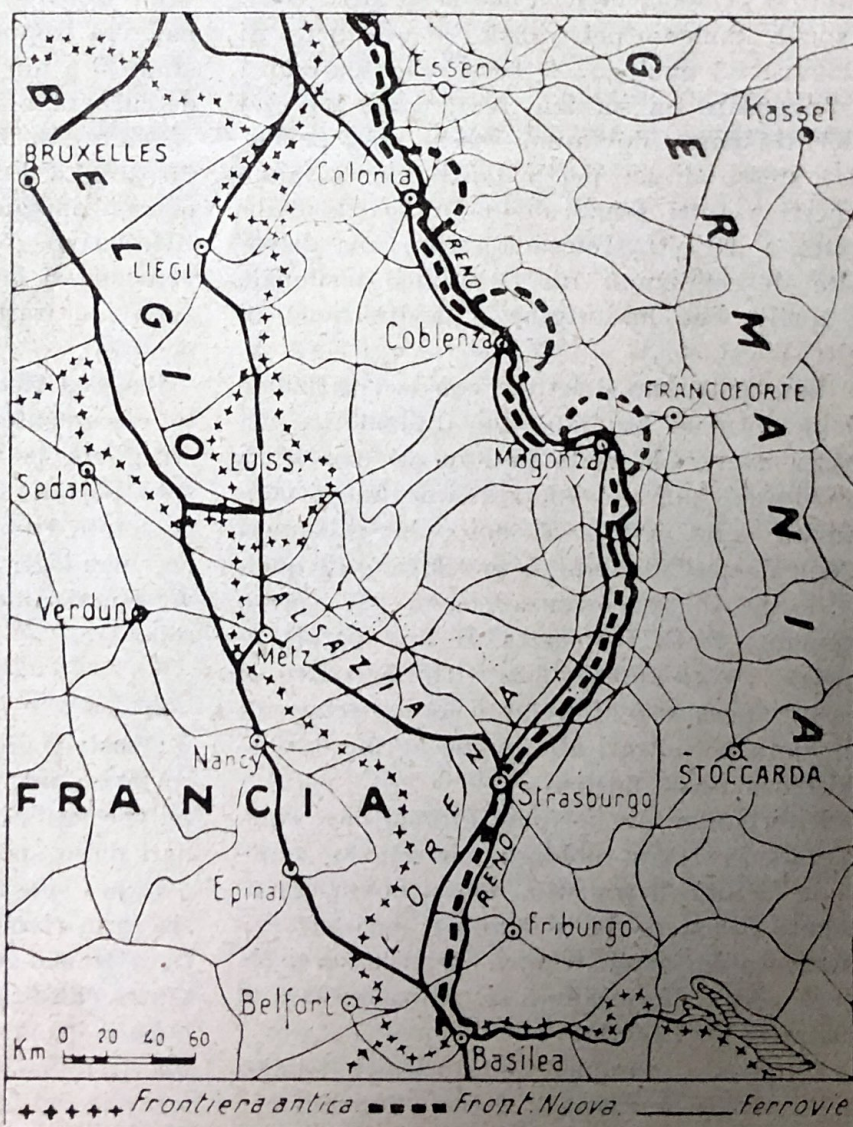
grandezza al contatto della realtà, allo stesso modo che un uomo celebre perde molto del prestigio che lo circonda se lo vediamo alle prese colle necessità della vita. La Società delle Nazioni appare oggi sotto la luce dei difetti e degli appetiti degli uomini chiamati a costituirla; ma, quando i dissensi saranno composti e gli errori corretti, la rivedremo ancora nella bellezza ideale sotto cui la salutammo al primo annuncio.

I trattati di pace sono, quindi, in parte una riproduzione dei principii che dovranno governare questa grandiosa Associazione di forze politiche, mediante la quale i popoli pensano non solo di sottrarsi — per quanto sarà possibile — al flagello di nuove guerre, ma anche di garantire ed accrescere il loro benessere.

Orbene, uno dei principii che la Società delle Nazioni porrà a base della sua costituzione è quello della *libertà del transito*. Si era parlato finora della libertà di possedere — usare ed abusare della propria cosa è la più antica forma di libero agire —, della libertà di pensiero e di parola, della libertà di associazione, di commercio e che so io; ma non si era posto in forma esplicita il concetto della libertà di passaggio a favore degli stranieri per quelle zone che ogni paese destina alle comunicazioni dei propri connazionali.

In pratica — si dirà — tutti passavano liberamente nelle vie aperte dai paesi civili e le merci si spedivano senza difficoltà dipendenti dalla loro origine. Ma questo appariva all'osservatore superficiale. In realtà mille insidie tendevano ad offendere questa libertà di fatto. Colle dogane, colle stesse tariffe ferroviarie, con una serie di misure giustificate da ragioni di polizia, da precauzioni contro le malattie degli uomini e degli animali, la libertà del transito da nessuno negata in principio era nel fatto ostacolata. La Società delle Nazioni vuole affermarla e disciplinarla.

Quale connessione vi sia fra questo concetto e le norme internazionali relative all'uso delle ferrovie è facile comprendere. Non più soltanto una serie di accordi tecnici e commerciali intesi a facilitare gli scambi; ma l'impegno di non ostacolarli in alcun modo nascosto, sotto nessuna di quelle forme di concorrenza sleale rappresentata dall'imposizione di tasse speciali, da visite vessatorie, quarantene prolungate, asprezze insomma di carattere doganale o sanitario, che spesso colpivano specialmente il viaggiatore di scarse risorse come l'emigrante o le merci di più utile scambio.

La libertà di transito è anzitutto applicata ai mezzi aerei. Le aeronavi di uno Stato hanno diritto di sorvolare e di atterrare sul territorio di altro Stato associato; gli aerodromi creati pel pubblico nazionale devono

LA NUOVA FRONTIERA FRANCO-TEDESCA E LE FERROVIE FRA IL SUD E IL NORD-OVEST D'EUROPA.

essere aperti anche agli apparecchi di altre Nazioni; le segnalazioni pel traffico interno devono essere quelle comuni al traffico internazionale.

Queste norme, come le seguenti, per ora rappresentano una imposizione a carico dei Paesi vinti; ma quando anch'essi faranno parte della Società delle Nazioni godranno la piena reciprocità.

Il libero transito è esteso a tutte le vie, siano strade ferrate, fiumi o canali navigabili e vale per le persone e per le merci, le navi e i galleggianti in genere, vetture o vagoni e servizi postali dovunque diretti e quale ne sia la provenienza. Nè le persone, nè le merci, nè i mezzi di trasporto potranno essere assoggettati ad alcun diritto di transito, nè a ritardi o restrizioni inutili. Il trattamento che si fa a persone, merci e mezzi di trasporto nazionali deve essere esteso a persone, merci e mezzi di altri paesi. Non è ammesso pel transito alcun diritto di dogana od analogo; le tasse che servono a compensare un servizio reso, come i prezzi del trasporto dovranno essere ragionevoli. Lo stesso dicasi per i porti, che saranno aperti a tutti senza alcuna imposizione diretta o indiretta intesa a creare una disparità di condizioni fra il traffico nazionale e quello che ha origine o destinazione in altri paesi.

Non tedieremo il lettore con la ripetizione delle formole studiate dai diplomatici. Ci basta aver richiamato la loro attenzione su quello che può considerarsi una nuova conquista della civiltà. È noto che gl'Imperi Centrali specialmente si avvalevano di quelle forme di concorrenza sleale, che spesso poniamo sotto l'etichetta di una parola abusata (il *dumping*), e la vittoria contro di essi ha permesso di svelare i loro sistemi e di dichiararli contrari alle buone norme di concorrenza fra le nazioni.

Ritornando alle ferrovie diremo che, completata così con obblighi morali la materiale facilità di transito, non si dovrà egualmente desistere dallo studio e dal perfezionamento dei mezzi tecnici. A nulla servirebbero certe affermazioni se poi mancasse il modo di realizzarle.

I concetti, dunque, della « Unità tecnica delle strade ferrate » e della « Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in ferrovia » hanno trovato riscontro nei trattati.

Uno dei problemi allo studio da parte dei delegati dell'Unità tecnica era quello dell'applicazione del freno continuo ai treni merci. Tutti sanno che mentre i treni viaggiatori sono ormai dappertutto forniti del freno Westinghouse o di altro tipo di freno manovrabile dal macchinista e di funzionamento automatico nel caso di spezzamento del treno o di una uscita d'aria provocata nella condotta dal segnale di allarmi o altrimenti, i treni merci sono ancora frenati a mano, cioè con un sistema che non è sicuro nè economico. Gli americani hanno da tempo risoluto il problema che presenta non poche difficoltà. In Europa siamo ancora in periodo sperimentale. Naturalmente occorre l'accordo fra i diversi paesi europei perchè i veicoli debbono essere promiscuamente adoperati su tutte le reti e questo accordo la pace ha imposto.

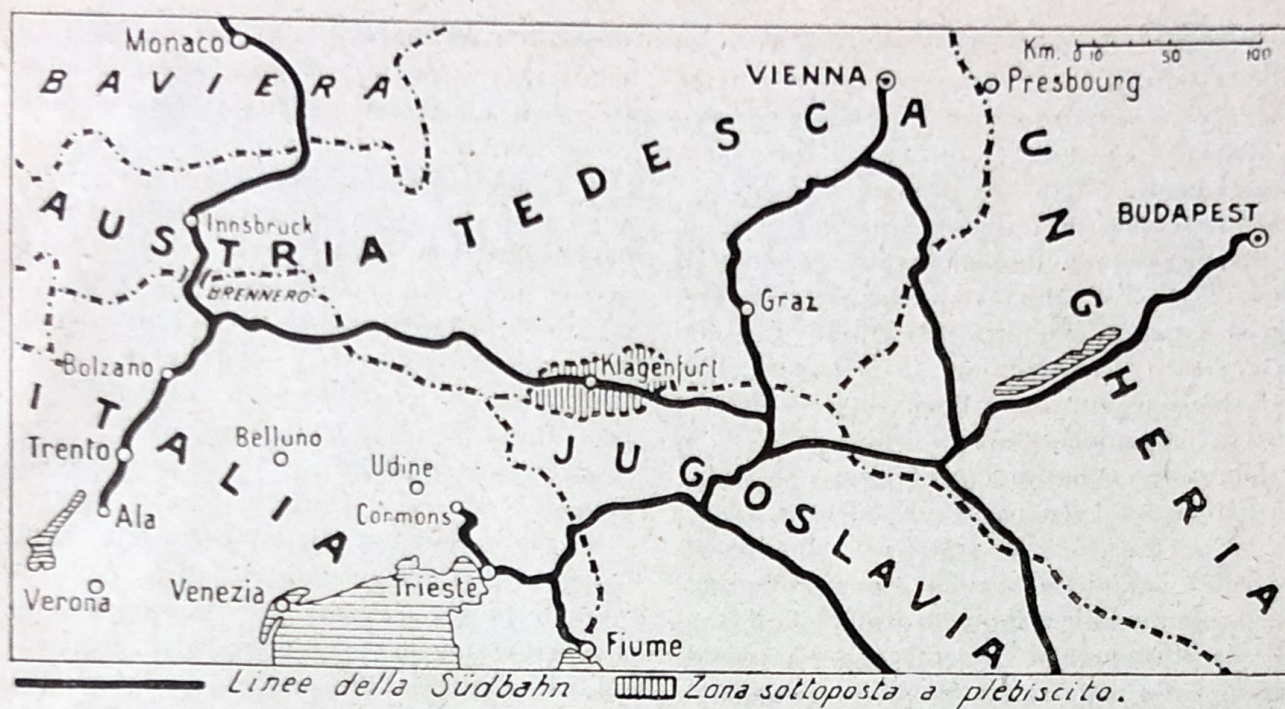
La Convenzione pel trasporto internazionale era troppo di marca tedesca perchè, più studiosi e più diligenti come essi sono, i tedeschi erano riusciti negli accordi presi a Berna a far prevalere i propri concetti di diritto. La Francia si propone di suggerire formole meglio adatte alle tradizioni del diritto latino. Ad ogni modo, se la nuova Convenzione si farà, gli Stati vinti dovranno aderirvi e frattanto rimane in vigore quella del 1890.

Bisogna ricostruire. La guerra ha distrutto ciecamente le cose, ma non poteva distruggere la civiltà coi suoi principii, coi suoi portati. La pace deve richiamare quei principii, riporre in onore il progresso umano, dandogli una nuova spinta gagliarda verso un cammino che non ha colonne d'Ercole.

* * *

Questi i problemi generali della pace ferroviaria; ma poi vi sono gli infiniti problemi speciali. Son quelli, per esempio, determinati dallo spostamento delle frontiere.

I due spostamenti meglio definiti in questo gran rivolgimento sono quelli della frontiera franco-germanica e dalla frontiera settentrionale italo-austriaca.

Sulla frontiera franco-germanica il problema ferroviario è facilitato dal fatto che le ferrovie dell'Alsazia-Lorena passate nel 1870 alla Germania erano state amministrate a sè, come ferrovie dell'Impero, in quanto

LE FERROVIE MERIDIONALI AUSTRIACHE (RETE DELLA SÜDBAHN).

non appartenevano a nessuno Stato facente parte della Confederazione. Dal nostro punto di vista, il ritorno delle ferrovie dell'Alsazia alla Francia significa una facilitazione a seguire la via del Sempione in confronto di quella del Gottardo, lasciando per più lungo tratto le comunicazioni verso il Belgio e l'Olanda sul nostro territorio. Come spiegò un valoroso specialista in orari, l'ing. Radius, alla linea fin qui seguita Basilea-Strasburgo-Metz-Lussemburgo-Bruxelles potrà in alcuni casi essere sostituita la via passante per Delle-Belfort-Nancy-Metz-Lussemburgo. In tal modo la distanza Milano-Bruxelles, che per la via del Gottardo è di km. 961, diventa pel Loetschberg di km. 940. Anche per la Milano-Aja l'istradamento del Loetschberg diventa più breve di quella pel Gottardo e per Colonia. Se ne può avere un'idea guardando la nostra prima illustrazione.

Si darebbe in tal modo valore al Loetschberg non solo, ma si accrescerebbe il valore della linea del Sempione e delle incantevoli terre italiane ch'essa attraversa.

Più complicato si presenta il problema ferroviario italo-austriaco. Notiamo intanto gli acquisti di linee che l'Italia ha fatto.

La maggiore nostra conquista ferroviaria è rappresentata, indipendentemente dal valore del territorio entrato nei nostri confini, dal tronco Ala-Brennero, che è gran parte di una delle più importanti arterie europee, quella che congiunge Verona a Monaco di Baviera, attraverso le Alpi. Su di essa si svolge una notevole percentuale del nostro traffico coll'Europa Centrale, specialmente quello delle nostre derrate in esportazione, che dovrà fra non molto rifiorire.

Su questa linea (si guardi la prima cartina) è Bolzano donde parte la diramazione per Merano e Malesio o Mals e la linea elettrica a scartamento normale per Caldaro-S. Antonio. Di qui monta la funicolare pel passo della Mendola. Vi è poi una ferrovia a scartamento ridotto che va per Fondo e a Dermulo si allaccia con la Trento-Malè. Le linee ultime indicate, non disegnate sulla nostra cartina, sono ben note ai turisti, che sono già, appena dopo la pace, andati a rivedere i luoghi che quelle linee servono, luoghi tanto degni di far parte del Bel Paese. Per chi non le conosce vale la descrizione iniziata sulle *Vie d'Italia* nel fascicolo dello scorso mese.

Da Chiusa si distacca una ferrovia militare a scartamento ridotto per Plan (Val Gardena); ma presto si giunge a Fortezza (Franzensfeste) donde si dirama la linea per Toblaco che segue la Pusteria nel tratto della Valle della Rienza. Da Sterzing comincia la salita per raggiungere il Valico ed a 1372 m. si trova la stazione di Brennero ove finisce il servizio italiano.

Altro acquisto è la Trento-Borgo-Primolano che per Bassano va a Venezia accorciando notevolmente la strada fra il Porto e Trento.

La linea che parte da Franzensfeste e va a Klagenfurt è anch'essa importante; resta nel nostro territorio per 62 km., cioè sino a Toblaco, di dove si dirama la ferrovia a scartamento ridotto per Pieve di Cadore.

Tralasciamo di fermarci sulle ferrovie secondarie che non abbiamo avuto occasione di citare come la Mori-Arco-Riva, la Ora-Predazzo (Val di Fiemme), la Monte Castello (Burgstall)-Lana-Merano, la Bolzano-Collalbo (Klobenstein), la Chiusa-Plan (Val Gardena), la Brunico-Pieve di Dures.

Tre linee congiungono Trieste a Vienna, la prima per Lubiana, le seconda per Udine, la terza, più breve di tutte, è quella solo di recente completata colla Gorizia-Assling. Della seconda linea abbiamo acquistato il tronco che da Pontebba va per Tarvis ad Arnoldstein; sulla prima andiamo sino a Longatico. sulla terza sino a Podberdo, ribatezzato Piedicolle. Non abbiamo così nessuna delle stazioni di Assling, Villaco e Klagenfurt, che formano con Tarvis il gran nodo in cui si congiungono la Venezia-Udine-Vienna e la Innsbruck-Franzensfeste-Marburgo-Budapest. Dal punto di vista dei rapporti internazionali non abbiamo fatto un guadagno paragonabile a quello che ci assicuravano le linee del Trentino. Si può anzi dire che sul nostro territorio le ferrovie che fanno capo a Trieste formano un insieme disorganico. Al che si potrà porre rimedio in due modi. Uno consisterà nello stabilire la stazione internazionale a Klagenfurt, mediante accordi con lo Stato cui dopo il plebiscito apparterrà quella regione, restando a noi l'esercizio di quel tal tratto che non sia sul nostro territorio: l'altro si riferisce ad un provvedimento a quanto pare già studiato e riconosciuto utile, vale a dire la costruzione della linea del Predil, fra Gorizia e Tarvis. In tal modo sarebbe questa la linea più breve per Vienna e passerebbe per Tarvis, restando sotto il nostro controllo per tutto il percorso istriano.

La prima nostra cartina serve anche a porre in rilievo la posizione reciproca di Trieste e di Fiume. I due porti italiani sono in identica situazione rispetto al gran centro di attrazione di Vienna (tale almeno era una volta) ed il creare a Fiume interessi antagonistici a quelli di Trieste significherebbe far sorgere a danno di Trieste una temibile concorrenza.

Non vogliamo qui addentrarci nel gravissimo problema della conservazione a Trieste del traffico che aveva prima della guerra verso i paesi dai quali rimane politicamente separata; ci basta solo porre in rilievo come alle ragioni di razza, di sentimento e d'altro genere che ci inducono a chieder Fiume per l'Italia, altra se ne aggiunga che ha base nella salvaguardia della vita portuale di Trieste.

Entrano a far parte della nostra rete anche i tronchi di Cormons-Gorizia, di S. Andrea-Monfalcone e Cervignano-Monfalcone, la Gorizia-Aidussina, la Cervignano-Belvedere (Grado), oltre la linea Trieste-Pola, la Trieste-Parenzo (a scartamento ridotto) e qualche altro piccolo tronco.

***

Un tipico problema ferroviario sollevato dalla pace è quello delle linee appartenenti alla Società Meridionale Austriaca, la *Südbahn*.

Questa Società aveva una rete organica, raffigurata nella nostra terza illustrazione. Padrona dell'Ala-Monaco, della Brennero-Budapest, della Vienna-Trieste e della Budapest-Fiume, aveva molto contribuito alla prosperità dei porti di Trieste e di Fiume. Ora si smembra in quattro Stati: Italia, Austria tedesca, Jugoslavia ed Ungheria. Che cosa avverrà? Non è facile raccapezzarsi nel groviglio d'interessi creato da questo smembramento e certo occorreranno parecchi anni prima che si ristabilisca una condizione di equilibrio tollerabile. Molto senno e molta abilità occorreranno per evitare che i nostri nuovi porti rimangano sacrificati.

E in Dalmazia? Nei Balcani? Qui, le questioni delle comunicazioni sono ancora in ombra e su di esse ci potremo orizzontare solo quando la pace politica avrà aperto la strada alla pace ferroviaria. Allora ne riparleremo.

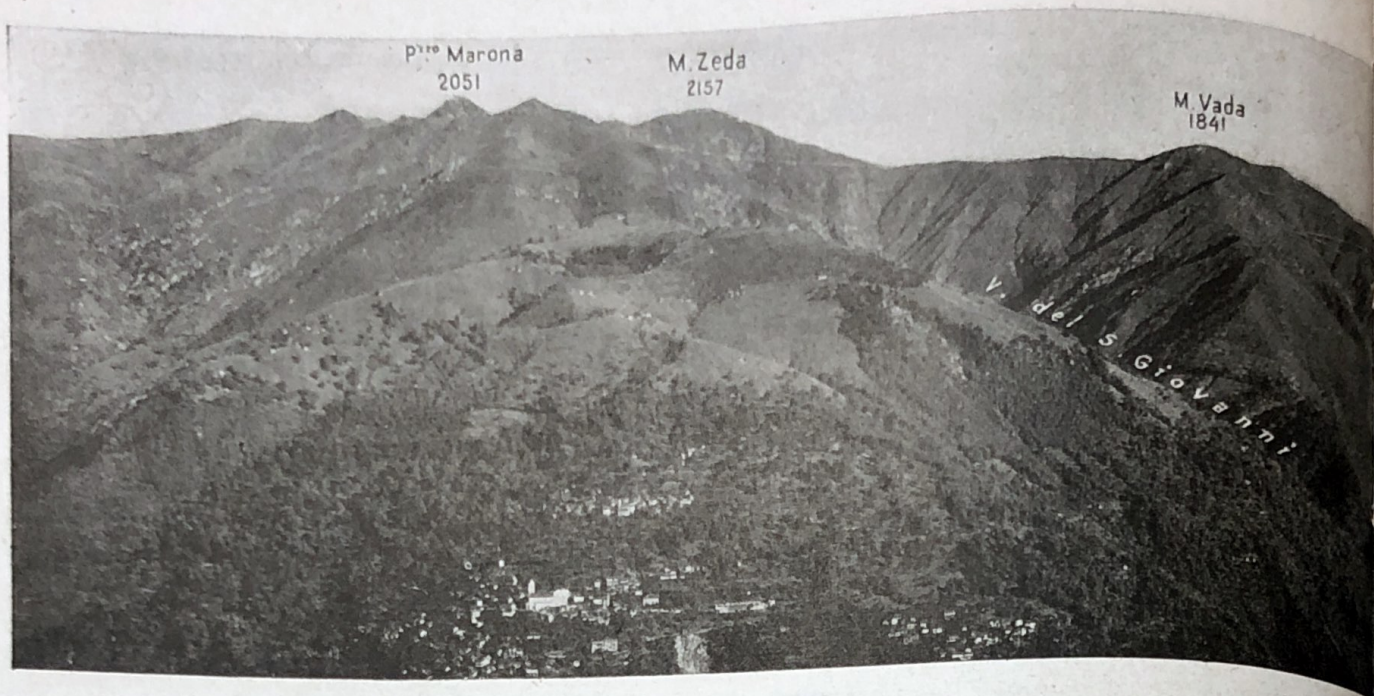
FILIPPO TAJANI.

LE VIE DELLA PACE

LA STRADA MILITARE ALPINA DELLA ZEDA

Al movimento iniziato con tanta provvida sollecitudine e meditata opportunità dal Touring per le nostre strade di montagna, create dalla guerra e insidiate dalla pace — come tante altre opere che l'ansia persuase e suggerì e troppo svelta dimenticanza va già coprendo —, incomincia a rispondere l'iniziativa privata, una volta di più precorrendo ed anticipando l'interessamento dei pubblici poteri. Così, in una delle più belle nostre regioni prealpine, la strada che conduce ad una cima popolarissima soprattutto fra gli escursionisti milanesi, la Zeda — strada arditamente ideata e costrutta dal Genio Militare a complemento delle opere difensive della frontiera nord, e di cui si temeva e deprecava l'abbandono che l'avrebbe danneggiata e distrutta — sarà invece assunta in conservazione e manutenzione da un Comitato costituitosi per questo scopo in Intra.

La notizia tornerà certo gradita a gran numero di persone che conoscono la Zeda ed amano la serenità dei suoi panorami; agli alpinisti, benchè essa non offra virtuosità

IL COLLE (M. 1242). *(Fot. Caccia).*

LA ZEDA E VALLE DEL S. GIOVAN[NI]

accademiche di scalata, non spiacerà il sapere che la strada si ferma a piè della cima e non contamina la solitudine serena e immensa della vetta; ed ai più modesti turisti gioverà invece l'essere di tanto avvicinati al culmine da potersi regalare senza troppi sforzi la purità verd'azzurra o nivale della montagna.

La guerra ci ha senza dubbio abituati a tali audacie costruttive che alcuni anni or sono ci sarebbero parse impossibili, non solo per l'enorme costo ma anche per le difficoltà tecniche di tracciamento in zone impervie e di sedime irregolare, che impongono movimenti di terra, scavi, arroccamenti, gallerie, ponti, senza dimenticare espropri costosissimi ed il soggiorno degli operai ad altezze considerevoli ed in condizioni disagiate. Non ci voleva appunto meno d'una guerra, con l'assillante preoccupazione difensiva che non misurava le spese delle opere occorrenti, per determinare un così ingente impiego di capitale ed energia quanto ci volle per edificare queste strade senza esempio; e, collaborando senza limiti con la vastità ardimentosa del concetto la perfezione tecnica dei mezzi, si arrivò a costruzioni accanto alle quali anche i classici esempi romani e napoleonici appaiono di scarsa importanza. Vie d'Italia, per le quali mosse e passò la guerra avviandovi il cammino della sua gran vittoria, e che bene possono oggi testimoniare anche in opere civili la nostra saldezza nazionale.

* * *

La strada della Zeda parte da Premeno a 808 m. sul mare, e corre parallela alla Valle di San Giovanni, attraversando con ampio sviluppo le praterie del paese di Manegra (875 s. m.) e le pendici boscose di Pian Compra arriva a Pian Cavallo (m. 1243), dove s'innesta al

PIAN VADÀ (M. 1841). (*Fot. Caccia*).

...NI, CON LA STRADA DELLA ZEDA. (*Fot. Caccia*).

tronco, pure camionabile, che conduce al Monte Morissolo (1313 m.) che costituiva il pernio difensivo della zona, munitissimo di trincee, appostamenti d'artiglieria in roccia, caverne, gallerie di rifornimento, ecc. Questo tratto di strada, forse il più arduo di tutta la regione, fu condotto con lungo lavoro di mine e di perforatrici in roccia, su falda ripidissima ed a strapiombi, ed onora il nostro Genio Militare che la costrusse. Dal Morissolo arriva, dopo un percorso da Premeno di 12.698 metri, a Colle (1242 m.) dove incontra l'altro ramo della strada che da Cannero (241 m.) immette per Passo Piazza (1054 m.) nello stesso piano di Colle, dopo altri ml. 18.204 di percorso vario e comodo, che doveva assicurare i rifornimenti della difesa Spalavera-M. Carza-Lago, attraverso una magnifica regione di prati e castani.

Da Colle, costeggiando il Monte Spalavera (1635 s. m.) prosegue, camionabile sino a Pian Puzz e poi per Passo Falungo, mutandosi in carrareccia, arriva con 9850 m. di percorso complessivo al Monte Vadà (1841 s. m.) sbucando e fermandosi presso il bel rifugio alpino con locanda dell'attiva Sezione Verbano del C. A. I. nel piano che fronteggia la Zeda, che incombe ferrigna di contro ed alla cui vetta si arriva in breve ora per via mulattiera.

Dal Colle, divenuto ora un minuscolo paesino di cascine e baracche, si staccano interessantissime strade carrareccie che raggiungono la vetta della Spalavera, Cima l'Alpe e girano Cima Ravarion, destinati ad essere altri capisaldi difensivi del sistema che diremo della Zeda, e che costituiscono ora un complemento attraente ed importante della rete principale Premeno-Colle; Manegra Vadà.

Non è certo percorrendo ora i quaranta chilometri di strada, di così largo e saldo sviluppo (con una pendenza massima del 18 %) che si possono imaginare le difficoltà della sua costruzione e che se ne può adeguatamente imaginare lo sforzo ideativo e creativo, benchè non manchino enormi muraglioni di sostegno e alcuni ponti e impressionanti strapiombi e vertigini di volute che ancor testimoniano del terreno dove è sorta; come la cura dei particolari, la profusione delle fontane, la lunghezza delle condutture d'acqua che arrivano con più chilometri di percorso su tubo di ferro zincato fino a Pian Puzz dimostrano l'accorta e vigile ideazione della strada.

Ma non tanto ciò interessa ora, quanto la efficacia industriale e turistica di questo che avrebbe potuto essere strumento di guerra e che diverrà invece fervido strumento di pace.

Noi pensiamo alla bellissima regione che la strada attraversa e lambisce; abetaie, castaneti, praterie, a cornice di lago e di cielo, in cospetto d'uno dei più bei panorami ita-

VEDUTA DELLA STRADA

lici, nella cerchia sottile e candida delle cime che svariano gigantesche sull'immenso respiro azzurro del Verbano dalla foce fervida di Locarno alla foce lenta di Sesto Calende. Panorama più vasto e solenne che sulla Zeda e sul Morissolo non si gode neppure da assai maggiori vette.

***

La strada consentirà i rapidi ed intensi rimboschimenti che in molti luoghi sono invocati dalle troppo nude pendici, e ne agevolerà nel contempo la sorveglianza; offrirà più facile soluzione ai problemi di economia montana che più urgono, dalle culture silvane alla costruzione di bacini per le acque; stimolerà l'apertura di alberghi per i turisti ed il miglioramento delle locande e dei ricoveri già esistenti; ed invoglierà, anche, più d'un innamorato della montagna alla costruzione di case alle quali meno salga il tedio della vita che giù in basso coarta le nostre anime urbane. Ma un nemico insidia questa nostra e le altre strade nate com'essa dalla guerra: le difficoltà finanziarie e burocratiche della loro conservazione. Create dalla guerra, queste strade subiscono anch'esse la loro smobilitazione: e quelle soprattutto, che le vicende belliche... imboscarono, si trovano per così dire senza impiego. O meglio: l'impiego l'avrebbero, nelle opere serene della pace, ma senza capitali per lavorare.

Fuor di metafora, la posizione è questa: da una parte chilometri e chilometri di strade di montagna, a migliaia, di sfruttamento mediocre o di reddito lento e mediato: dall'altra Comuni sprovvisti di mezzi per fronteggiare una spesa di cui pur apprezzano l'utilità, o con mezzi ma non con la volontà e l'intelligenza di introdurre nei bilanci simile spesa; ed, ancora, amministrazioni provinciali spesso troppo caute e lente, e organi centrali impaniati ancora nella burocrazia, come se la guerra neppur avesse loro insegnato almeno una vita più svelta!

Ammonisce tutti questo nostro fervido Touring: « non si lasci distruggere così bel capitale d'energia e di opere! »; ma le difficoltà non scemano nè di cifra nè di regolamenti.

Ed è una fitta gragnuola di quesiti, che fiaccano in dubbiezze ogni volontà di fare. Quale ente potrà sostituirsi al Comando Supremo od al Ministero della Guerra nella manutenzione delle strade sclassificate? Un'amministrazione provinciale, un consorzio di Comuni, un Ente autonomo di interessati, un semplice Comitato di volonterosi?

Quale aiuto verrà dallo Stato o dalla Provincia, che, dopo tutto, sono bene i proprietarii di queste strade?

Ognuno studia e provvede per diverse vie, attendendo le modalità della smobilitazione stradale e misurando con preoccupazione sul calendario i passi dell'inverno così lunghi e rapidi ed insidiosi....

Chi arriverà prima?

PRESSO "PIAN PUS". (Fot. Caccia).

Ad Intra si è fatto così.

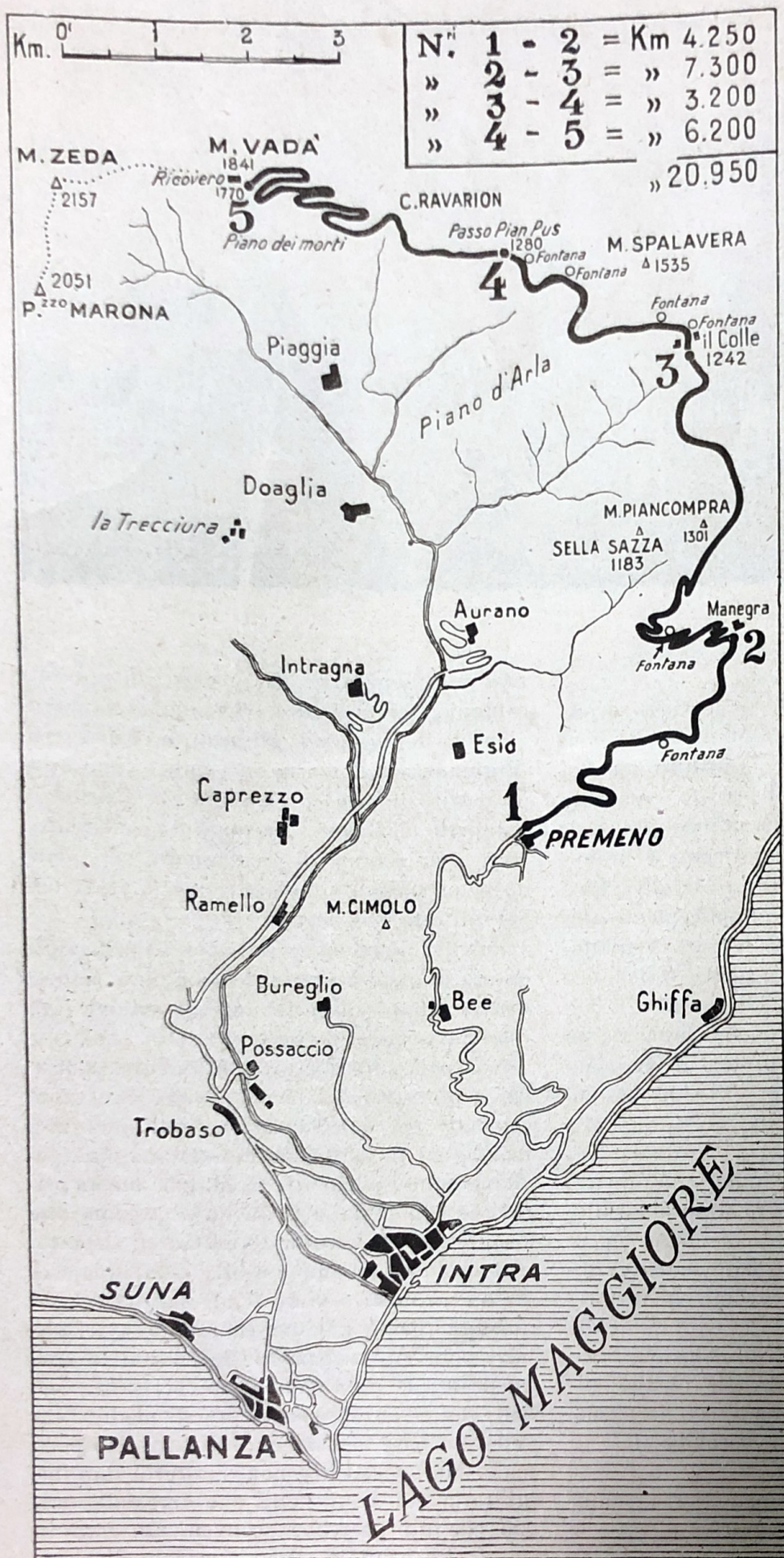
Per iniziativa di alcuni volonterosi, sorretti dall'autorità del senatore Mangiagalli, consigliere del Touring, s'è costituito un Comitato, tra l'ufficiale ed il privato, composto promiscuamente di rappresentanze di Comuni (che aderirono volonterosamente e promisero stanziamenti di fondi) e di altri Enti pubblici e di persone più semplicemente animate di buona volontà. E questo Comitato, senza troppo preoccuparsi della forma che potrà poi essere costretto ad assumere e della durata della sua vita, ha incominciato ad assolvere in modo molto pratico il suo còmpito, rompendo gli indugi e le discussioni formali: dopo una visita con un tecnico alla strada per valutarne i bisogni — i quali s'aggirano sulle 15.000 lire annue d'ordinaria manutenzione e 5000 di opere straordinarie — sia in relazione all'urgenza di alcune opere di riparo, sia per una regolare manutenzione, ha allestito un piano tecnico-finanziario delle une e delle altre e sta ora provvedendo alle prime con una raccolta di oblazioni presso privati, che ha fruttato già alcune migliaia di lire, ed alle seconde con lo stimolare stanziamenti comunali, provinciali e di altre istituzioni interessate.

E mentre gli organi competenti risolveranno l'*ubi consistam* amministrativo di tutte le strade sclassificate e delibereranno sul caso speciale di questa della Zeda, il Comitato provvede senz'altro per mezzo di appositi cantonieri all'ordinaria elementare manutenzione: a tener mondi gli scoli, a cospargerla di ghiaia, a rafforzarne le pendici rimuovendo detriti di frane e valanghe, a costruire i parapetti mancanti o incompiuti o distrutti. Sarà sempre tanto di guadagnato, per quando la primavera riporterà verso la Zeda fervore di vita e di motori.

Purchè, ammonirò ora per conclusione, questa frequenza su per la montagna non la maculi troppo di carte unte di salumi e di rotolanti scatole di conserve!...

Non paia superflua o sconveniente la diffida, soprattutto da questa rivista che tanto combattè per una educazione dell'uomo alla montagna. In verità queste strade alpine avvicineranno l'uomo alla montagna ancora prima che egli si sia fatta quella educazione che è soprattutto costituita d'umiltà e di rispetto.

Il neofita vuol imporsi alla montagna, come ad un nemico vinto o ad una preda conquistata: griderà ai suoi echi la gioia dei più lievi polmoni, turbandone la solitudine così musicale; le darà entusiasmi scritti e verbali, con e senza e con troppo di piedi, o invettive a base di nebbia: e di tutto ciò poco male. Ma soprattutto non si riterrà dall'imbrattarla coi resti delle sue imbandigioni. Ciò che gli parrebbe sconveniente fare in un tinello ospitale od in una sala di ristorante, non esita a fare sulla cima delle mon-

tagne dove, se non la imponenza dello spettacolo, almeno il pensiero d'altri che vi saliranno dopo di lui dovrebbe suggerirgli di non imbrattare lo spazio spesso angusto con i documenti poco interessanti del suo passaggio, tanto più che non gli sarebbe difficile nasconderli o gettarli lontano.

Questa osservazione, che può parere banale ai superficiali od accademica per vuoto estetismo, è invece di quanti amano e intendono la montagna profondamente; ed è ben poca mercede alla rinuncia d'un possesso ideale che essi fanno vedendo da tutti conquistate facilmente le loro cime solitarie, e ben potrebbe essere concessa. Anche per la montagna, ed anche per la educazione della montagna! A me la conclusione è uscita dalla penna senza malizia, pensando alla Zeda ad alla immensità del suo cielo, così solenne dal Monviso al Pizzo Bernina, sulla chiostra lontana delle Alpi Bernesi e sulla purità scintillante del Rosa, così come accennano le fotografie, prese con vero intelletto d'amore dal fotografo Gino Caccia di Intra.

Salgano le *vie della pace* verso la montagna; ma vi portino uomini più mondi e più forti e più italiani.

RENZO BOCCARDI.

L'insegnamento alberghiero.

L'INDUSTRIA alberghiera sta allargando il proprio orizzonte. La guerra, con l'arresto del movimento turistico, la mobilitazione del personale, la penuria di viveri, la requisizione ed altre piaghe minori, aveva in parte arrestata l'attività alberghiera, in parte l'aveva modificata profondamente.

Con l'industria, anche l'insegnamento alberghiero ha dovuto dormire: non erano certo tempi, questi ultimi, in cui i giovani volonterosi potessero pensare alla « carriera », e tanto meno a quella degli *hôtels*. Persino dove le scuole erano in fiore e la guerra non infieriva direttamente, come in Isvizzera, quelle dovettero sospendere ogni loro attività. Occorre che questa riprenda, e soprattutto che riprenda qui da noi, ove, pure con l'impulso dato dal Touring, tale insegnamento s'era sempre mantenuto in limiti modesti.

È una necessità reclamata da chiunque conosca il problema dell'albergo, e invocata — almeno inconsciamente — da quanti hanno dovuto lamentare le deficienze del personale. La scuola, oltre a migliorare il servizio, servirà ad elevare il livello intellettuale e la dignità di una utile classe di lavoratori: in questi tempi di alti salarî è necessario che anche il rendimento del lavoro sia alto.

« L'Industria Alberghiera che, sotto certi aspetti, ha tanto progredito — diceva prima della guerra Lorenzo Bertolini al XIII Congresso organizzato dalla Società Italiana degli Albergatori — va incontro ad una grave crisi: quella del personale. È necessario, quindi, correre ai ripari, prima che il disagio acuisca e comprometta, coll'interesse nostro, quella buona riputazione che ci siamo creata a costo di tanti sacrifici. Il personale d'albergo — è verità intuitiva — non corrisponde più, salvo rare eccezioni, nè per quantità, nè per qualità al numero sempre crescente degli alberghi ed alla importanza e signorilità che questi vanno acquistando. In certi mesi dell'anno, specialmente di primavera e d'estate, la scarsezza del personale si fa sentire in modo inquietante ».

E il Bertolini concludeva per la necessità d'istituire scuole alberghiere anche in Italia.

Il Touring prenderà a cuore, come per il passato, questa importantissima questione, da cui dipendono in buona parte le sorti del movimento turistico in Italia. Nel convegno tenutosi a Roma nel marzo, per iniziativa dell'Unione Italiana dell'Educazione Popolare, allo scopo di « determinare le più urgenti necessità dell'educazione ed istruzione popolare », il Touring, rappresentato dal comm. Italo Bonardi, Segretario Generale della Delegazione romana del T. C. I., sostenne la necessità di provvedere anche a quel ramo dell'insegnamento.

Non siamo che all'inizio della ripresa. Ma, nella speranza che questa sia sollecita e vivace, non saranno discare ai lettori chiare e sintetiche notizie di ciò che si fa all'estero e segnatamente nella Svizzera, che può forse offrirci i modelli migliori. Togliamo perciò alcune pagine interessanti e vive da una recente opera sul turismo svizzero, *La Suisse et le Tourisme*, di H. G. Senn: vi sono schizzati con brio i varî aspetti della « carriera » d'albergo, così poco nota nel suo intimo anche a chi ha spesso occasione di viverci in mezzo, ed è rapidamente delineata la condizione attuale delle scuole alberghiere.

***

Il personale d'albergo, secondo il Senn, si può ripartire in due categorie: la prima, comprende tutti coloro che da questa professione debbono trarre i mezzi ordinari d'esistenza, o, in altri termini, gli specialisti in materia (*skilled labor*); la seconda, comprende gli individui che trovano negli al-

berghi un'occupazione temporanea, ritraendone un utile che rappresenta un sopra profitto sulle entrate consuete, e cioè gli avventizi che, col tempo, potranno acquistare una certa pratica, ma rimarranno pur sempre al grado di semplice mano d'opera.

Classifichiamo, in questa categoria, le innumerevoli domestiche dei modesti alberghi di montagna, giovani contadine dall'abitucció nero, e dal grembiale bianco; i portieri d'occasione, cui solo il berretto gallonato attribuisce quella carica e che poco o nulla sanno del mestiere. Questo gruppo offre uno scarso interesse dal punto di vista professionale, quantunque renda notevoli servizi nelle stazioni aperte solo parte dell'anno, nelle quali trova generalmente il proprio collocamento. Può darsi che l'esistenza di questo personale improvvisato abbia qualche ripercussione sul mercato, come avviene per tutti i rami dell'industria e del commercio.

La categoria più importante è quella composta dal personale specializzato, debitamente addestrato. Comprende tre gruppi distinti: la cucina, il vestibolo, il ristoratore insieme col resto della casa. Fin dagli inizi della carriera si stabilisce una specializzazione e il giovane deve scegliere la propria via secondo le sue inclinazioni e la sua capacità.

Per la cucina è indispensabile che il giovane cominci dal grado umilissimo di lavapiatti e passi in seguito alla preparazione dei cibi più semplici, per iniziarsi gradatamente ai segreti del mestiere: si occuperà della rosticceria in un albergo, in un altro delle salse e degli intingoli e, in un terzo, della pasticceria. Completerà la propria esperienza con qualche viaggio, assolutamente necessario, passando alcune stagioni in Francia e in Inghilterra. Allora, se le sue nozioni saranno ritenute sufficienti, diverrà *chef*, il capo, l'autocrate del sotterraneo: una posizione certo non spregevole, se si pensi che il salario corrispondente non di rado toccava già prima della guerra i 6-10 mila franchi.

Mà i giovani svizzeri, che si dedicano all'industria alberghiera, sono attratti più di frequente al riparto vestibolo. Infatti, in confronto con tutti gli altri, è questo il riparto nel quale si percepisce più presto un forte salario, mentre è inferiore e meno varia la somma di cognizioni da acquistare. Ma, anche l'orizzonte vi è però più ristretto, limitato com'è fra la carica di portiere e quella di custode, che, per quanto rimuneratrici se considerate in se stesse, non possono tuttavia costituire una meta per i giovani desiderosi d'inalzarsi nella scala sociale. Sono rarissimi, se non addirittura unici, i casi in cui impiegati di questa classe sono pervenuti al grado di direttore d'albergo, appunto perchè esorbita dal loro campo la conoscenza e l'apprendimento di tutto il complicato meccanismo della conduzione.

Non vi è un tirocinio vero e proprio, giacchè si impara via via, più per pratica che per teoria, tutto quanto occorre per disimpegnarsi. Addetto sulle prime al servizio dell'ascensore, il ragazzo prenderà in seguito una certa familiarità con le partenze e gli arrivi, e si occuperà infine della spedizione dei bagagli, una cosa, questa, straordinariamente varia, date le disparità grandissime da cliente a cliente. Qui la perfezione non ammette mezzi termini, trattandosi di uno dei capisaldi su cui poggia il buon nome dell'albergo. Nulla infastidisce di più il turista facoltoso di questi ritardi nel ricevimento del proprio bagaglio, tanto che può neutralizzare completamente ogni miglior impressione sull'andamento della casa.

Occorre molta esperienza, acquistata in gran parte all'estero, prima di conseguire i più alti gradi, e ciò non soltanto per aver agio di imparare le lingue straniere indispensabili, ma altresì per conseguire la necessaria familiarità con le diverse costumanze e la pratica sul corso della moneta, quella delle tariffe ferroviarie, delle grandi linee di comunicazione, le formalità di dogana, le partenze dei grandi piroscafi, ecc. La materia, come si vede, è estesa e complessa; richiede, oltre che una lunga esperienza, anche una somma di capacità ben definite per chi vuol essere in grado di dominare la situazione ne' suoi più minuti particolari. Non basta essere dotati d'intelligenza e di buona volontà: occorre ancora sapersi sbrigare. Il portiere di un grande albergo è un personaggio importante; è, e dev'essere, a giorno di ogni cosa. Egli sa dirvi, per esempio, quanto costa un telegramma per la Russia, che la signora H. è uscita un'ora fa e sarà presto di ritorno. Vi indicherà senza esitare l'itinerario da seguire per traversare la regione in auto, tenendo conto delle condizioni del-

la strada e dei cavilli della polizia. Sa perfino che tempo farà domani.

Per pratica si preparano anche le cameriere, le domestiche di professione, le capo reparto.

Il più interessante, dal punto di vista professionale, è il terzo gruppo, quello in cui si formano i direttori d'albergo e gli impiegati superiori, ai quali occorre dare una profonda conoscenza di tutta l'organizzazione.

Il tirocinio ha la durata di un anno. È costume generale, ora, di fare un contratto. In capo a breve tempo, il neo-cameriere è in grado di servire passabilmente. Allo scadere del tirocinio passerà al servizio della *table d'hôte;* in seguito, a quello dei piani superiori, dove, d'altronde, non avrà occasione di ricevere altri ordini all'infuori di quelli per la prima colazione o per il tè. Solo più tardi sarà ammesso al ristoratore. Occorrono anni d'esperienza e cognizioni svariatissime per giungere a questo grado. Il buon cameriere di ristoratore deve, oltre che servire alla perfezione, possedere delle nozioni di cucina, saper quanto tempo e in che modo si preparino i singoli piatti, aver il buon gusto e il tatto di suggerire ai clienti una vivanda piuttosto che l'altra così da soddisfarne l'aspettativa.

A questo punto il suo tirocinio è finito. Può allora esser nominato maggiordomo (*maître d'hôtel*); posto vantaggiosissimo, ma che richiede una costante attività perchè tutto il personale dipendente adempia gli ordini ricevuti e l'andamento dell'albergo ne risulti perfetto.

Un secondo tirocinio, compiuto nell'ufficio d'amministrazione, lo inizierà allora alla contabilità, se egli vorrà ancora salire di grado. Questo gli è però facilitato dalla pratica, acquistata in precedenza, del sistema dei buoni di pagamento. Vi riuscirà dunque senza difficoltà, specialmente se la sua istruzione generale non è eccessivamente ristretta.

In seguito, potrà divenir cassiere, capo del servizio di ricevimento e direttore, purchè le sue doti risultino sufficienti. Accanto alla somma di nozioni che gli saranno necessarie per giungere a questi gradi, vi è ancora la varietà di esse, non meno grande nè meno importante: se vi aggiungete il corollario indispensabile dello studio di quattro lingue, ne arguirete che, contro ogni apparenza, non è poi tanto facile il dirigere un albergo. Ma non basta. Occorre star a giorno di tutto quanto concerne la biancheria, la cucina, la cantina, gli impianti tecnici, le questioni di diritto, ecc. Praticamente, il direttore deve vedere e saper ogni cosa. Ovunque dev'essere sentita la sua influenza. Deve conoscere i propri ospiti ed esserne conosciuto, per rendersi facilmente conto di quanto sarebbe suscettibile di miglioramento. Il successo dell'azienda dipende precipuamente dalla cura di soddisfare la clientela: le forze del direttore e quelle del suo personale debbono tendervi concordi.

Una cosa pressochè comune a tutti gli impiegati d'albergo è la conoscenza delle lingue e delle usanze dei Paesi principali. È evidente quanta parte vi abbiano i viaggi e i soggiorni all'estero. Da qui le innumerevoli peregrinazioni cui assistiamo. Non è raro sentir un cameriere parlare, nel corso di una conversazione, del paesaggio scozzese, delle spiagge inglesi, della nebbia di Londra, dei grandi *boulevards* parigini, della Riviera tutta ridente di sole, dei profumati laghi italiani, dei monumenti egiziani soffusi di mistero. Non tutti lo possono, naturalmente, anche per il fatto che occorre una certa intelligenza perchè un semplice salariato riesca a formarsi una propria opinione a questo riguardo.

Per di più, gli spostamenti da un luogo ad un altro sono favoriti dall'alternarsi delle stagioni, così che si notano delle vere e proprie migrazioni periodiche, analoghe a quelle dei volatili: in Isvizzera d'estate e d'inverno, altrove d'autunno o di primavera, sui Laghi in primavera, in Riviera d'inverno.

***

Ma, evidentemente, vi è ancora molta incertezza nella preparazione tecnica del personale. Tanto gli impiegati che i proprietari hanno dunque cercato di regolare e facilitare l'istruzione professionale. Venne allora imposto un tirocinio triennale per i cuochi, con corsi pratici ed esami ufficiali.

Per gli impiegati delle altre categorie si fondarono delle scuole da frequentarsi prima d'iniziare il corso pratico, nonchè dei corsi di perfezionamento fra una stagione e l'altra per coloro che desiderassero completare la propria educazione.

Le scuole più numerose sono quelle di grado inferiore. Vi sono ammessi i giovani al loro uscire dalle scuole pubbliche primarie, secondarie o commerciali. Come si vede, non vi è una grande ricchezza di coltura preventiva. Le differenze, esistenti in questa preparazione intellettuale degli allievi, costituiscono da sole un serio inconveniente per l'ordinamento delle classi, posto che un lavoro, per riuscir redditizio, richiede una certa omogeneità negli elementi.

I corsi hanno la durata da 8 a 12 mesi, con un indirizzo assolutamente specializzato: la carriera degli alberghi. In via generale, una parte assai larga è dedicata allo studio delle lingue, ma, naturalmente il profitto rimane piuttosto limitato, data la ristrettezza del tempo.

Le altre discipline, sono di natura elementare e più che approfondire la materia, esse si limitano a renderla familiare e sono, generalmente, la tenuta dei libri, l'aritmetica, il cambio, la dattilografia, i mezzi di comunicazione, la conoscenza dei vini. Il corso pratico si fa, sia nella scuola stessa, sia negli alberghi locali.

Presso la maggior parte delle scuole sono pur istituiti dei corsi facoltativi di perfezionamento, della durata di circa tre mesi, riservati esclusivamente al personale d'albergo. Questi corsi sono divisi in due categorie: cucina, per i camerieri che desiderino formarsi una sufficiente coltura in questo campo; contabilità per quelli che si dedicheranno poi alla parte amministrativa. Si scelgono, a questo scopo, le stagioni morte, per modo che l'impiegato può attendervi senza nocumento del solito servizio.

Recentemente sono pure state create delle scuole superiori o accademie alberghiere per i candidati ai posti di direttore. Qui si richiedono già una completa esperienza e una certa età. In questo campo, tali scuole rappresentano un vero e proprio corso universitario e l'insegnamento vi è impartito da specialisti. Esse comprendono infatti: economia pratica, diritto, costruzione e manutenzione degli alberghi, conoscenza dei generi alimentari, lingue. Talvolta vi si prepara altresì il personale insegnante.

La Svizzera ha avuto una parte importante in questo campo, e la « Ecole hôtelière » di Cour-Lausanne, la cui fondazione risale al 1893, è stata la prima del genere. Da principio vi furono non poche esitazioni.

L'incoerenza della materia non permetteva di distinguere chiaramente l'indirizzo da darsi agli studi. Si venne finalmente a capo di ogni difficoltà grazie all'opera volonterosa di coloro che vi si erano dedicati ed essa costituisce, attualmente, il miglior istituto esistente per l'istruzione alberghiera. Bisogna aggiungere, ad onore degli albergatori svizzeri, che questo successo è dovuto esclusivamente alla iniziativa privata, senza alcuna sovvenzione ufficiale.

Da principio la scuola era stata istituita presso l'*Hôtel d'Angleterre;* in seguito si comperò uno stabile apposito, il cui arredamento viene continuamente migliorato e completato. Vi è impiantata, oltre al convitto e alle sale di studio, una cucina modello. Da principio non vi si istruivano che i futuri camerieri; poi a poco a poco si sono organizzati dei corsi di cucina e, nel 1915, si fondò l'Istituto superiore. Sotto questo riguardo, la Scuola di Cour-Lausanne è stata preceduta da quella di Düsseldorf, apertasi nel 1914; ma l'idea primitiva è svizzera.

La frequenza degli allievi è andata man mano aumentando. Da 27 che erano in principio sono saliti a 49 nel 1914. Il numero non è grande, ma dipende dalla ristrettezza dell'ambiente e, talvolta, anche dal grado insufficiente di istruzione nell'allievo al momento della sua presentazione. Nel 1898, per esempio, furono ammessi soli 28 giovani, dei 96 che ne avevano fatto domanda. Per ciò che riguarda la nazionalità, il numero degli stranieri iscritti fino al 1910 variava da 7 a 12. Poi questi aumentarono d'un tratto fino a raggiungere i 32 nel 1914, mentre gli Svizzeri non toccavano la metà di questo numero.

La guerra ha nuociuto alla Scuola: il bilancio si è chiuso con un *deficit.* Nel 1916 non si aprirono i corsi superiori per mancanza di allievi.

Anche a Lucerna è stata fondata una scuola, fin dal 1909, per opera della *Union Helvetia.* Questa è però specializzata per i corsi di perfezionamento: cucina (2 mesi), arredamento, servizio (1 mese e mezzo). Data la loro breve durata, questi corsi sono più frequentati che non quelli di Cour-Lausanne. Dalla fondazione al 1915 gli allievi

raggiunsero il numero di 1095. La relazione 1914-15 dà alcune informazioni interessanti a questo riguardo. I 164 iscritti erano così ripartiti: 158 svizzeri, 2 tedeschi, 2 austriaci, 1 italiano, 1 americano. 60 allievi hanno seguito il corso professionale generale, e cioè: 3 segretari d'albergo; 19 sotto-camerieri, 4 domestiche, 4 capi reparto, 11 custodi, 9 portieri, 10 cucinieri. Degli alunni, 33 avevano ricevuto anteriormente una istruzione secondaria, 13 quella superiore, 17 la primaria, 5 la commerciale. Per l'età, erano così classificati: 23 sotto i 20 anni, 18 dai 20 ai 25, 13 dai 25 ai 30, 14 oltre i 30 anni. Queste cifre illustrano sufficientemente lo scopo perseguito dalla scuola e la classe che più specialmente essa cerca di influenzare.

Contrariamente a quella di Cour, la Scuola dell'*Union Helvetia* è sovvenzionata dalla Confederazione, dai Cantoni di Zurigo, Lucerna, Grigioni, dalla Città di Lucerna, dalla Società Svizzera degli Albergatori e dalla Società del Casino di Lucerna; il Canton Vallese, quelli di Vaud, Basilea e Uri offrono delle borse di studio ai propri cittadini.

Si potrebbe citare ancora la Scuola privata di Rotsee (Lucerna), fondata nel 1907 e frequentata da 686 individui fra maschi e femmine. Nel 1914-15 vi furono 182 iscritti, fra i quali 114 svizzeri e 44 tedeschi.

Esistono, all'estero, diversi istituti analoghi a quelli sopra citati, ma assai meno completi di quello di Cour. Citiamo, ad esempio, quelli di Thonon-les-Bains, dell'*Industrie Hôtelière* di Parigi, d'Innsbruck, del *Gremium* a Vienna, di Francoforte, di Bucholz-Friedewald. Occorre citare a parte l'Istituto Internazionale di Düsseldorf, fondato dalla Soc. Internaz. degli Albergatori. Contava, al suo inizio, 33 allievi. Eccellenti programmi, organizzazione impeccabile, ma, a giudicare dai risultati, non sembra che la pratica corrisponda precisamente alla teoria. Comunque, sarà meglio non dar pubblicità ai lavori presentati agli esami, non certo lusinghieri per il buon nome della Scuola. Si vuol forse mutilare, per partito preso, la bella lingua francese, o invece il corpo insegnante la conosce troppo poco? Ciò sembrerebbe inammissibile per un istituto d'istruzione superiore.

Astrazione fatta dei posti di fiducia, il personale d'albergo è giovane. Dai 40 anni in su è difficile trovare un impiego. Per fortuna, a questa età, tutti, o almeno una grande maggioranza, si sono fatta una posizione indipendente, aprendo coi propri risparmi una trattoria o un piccolo albergo, aiutati in ciò dalla esperienza acquisita. Per poco che la sorte sia loro propizia, non avranno di che lagnarsi; non conseguiranno la ricchezza, ma, indubbiamente, un'onesta agiatezza borghese.

L'instabilità, che è conseguenza necessaria della professione, non consente il matrimonio al personale d'albergo. Coloro che hanno una famiglia, o se la portano seco o non la ritrovano che durante le vacanze. Sono condizioni poco vantaggiose, e, sotto questo punto di vista, l'impiegato d'albergo è meno favorito di quelli delle altre industrie. Ha però maggior probabilità di divenire indipendente, conduce una vita meno casalinga ed acquista, forzatamente, delle idee liberali, grazie ai viaggi e al contatto con la clientela.

Malgrado il dubbio provento delle mancie, che costituiscono un punto nero della questione finanziaria e sociale, i compensi d'altra natura non mancano, di modo che, a conti fatti, le condizioni del personale d'albergo sono soddisfacenti, presentano ottime prospettive e un giovane amante del lavoro e dotato di perseveranza può farsi, in questo modo, una posizione invidiabile.

Non sarà privo d'interesse il ritornare sulle vicende della « Scuola professionale del T. C. I. per gli addetti agli Alberghi », che, fondata agli inizî del conflitto europeo, dovette poi essere chiusa senza notevoli risultati a cagione della guerra.

Dalla Relazione finale sul suo funzionamento togliamo le seguenti notizie:

« Nell'ammissione dei giovani la Direzione si era qualche volta ispirata a sentimenti umanitari, più che alle precise disposizioni regolamentari. Poichè la incipiente crisi dell'industria alberghiera determinava il licenziamento del personale, specialmente di quella categoria in mezzo alla quale erano reclutati e si stavano reclutando gli allievi, la Direzione deliberò di ammettere anche giovani che, pur avendo prestato servizio in Alberghi e Ristoranti, si trovavano disoccupati al momento dell'iscrizione alla Scuola. Agli aspiranti privi dei documenti di studio richiesti dal regolamento, si fece sostenere un esame di ammissione. Questo diede però

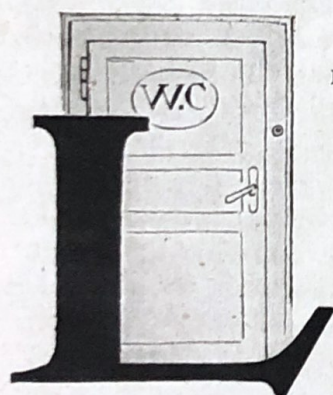
risultati quasi totalmente negativi. Tuttavia i giovani dichiarati non idonei furono ammessi in qualità di allievi uditori, con diritto di essere riconosciuti allievi regolari qualora, durante il primo bimestre, avessero dato prova di volontà e di profitto. La nostra scolaresca era composta di giovani provenienti da scuole e da classi diverse per qualità e per grado. Degli allievi, alcuni avevano frequentato corsi tecnici o classici o professionali, altri non avevano compiuto il corso elementare; tutti non offrivano quindi agli insegnamenti culturali e contabili, specializzati in ordine alla loro professione e alla loro destinazione futura, la stessa base di conoscenza.

« Le cure degli Insegnanti non potevano convergere solo a migliorare una parte della scolaresca: se ne fossero stati oggetto solo gli allievi migliori, si sarebbe creato, in una società di uguali quale è quella scolastica, un deplorevole privilegio; se i più deficienti di coltura, si sarebbe provocata la diserzione degli allievi migliori, i quali non avrebbero trovato nell'insegnamento elementarissimo l'incentivo alla frequenza assidua o alla perseverante applicazione. La Direzione si rese conto della inopportunità tanto di creare il privilegio, quanto di favorire la diserzione, e deliberò la costituzione di un *Corso preparatorio*, nel quale gli allievi meno preparati avrebbero potuto esercitare e rafforzare le loro capacità. Questo Corso, istituito verso la fine del dicembre 1914, venne affidato alle cure di un nuovo insegnante appositamente chiamato. Il *Corso preparatorio* aveva reso possibile la selezione della primitiva scolaresca riducendo il numero degli allievi del Corso professionale. Ma fra questi, che pur possedevano i requisiti richiesti, il dislivello rimaneva ancora troppo sensibile.

« Per gli insegnamenti di coltura generale non si volle ricorrere al formalismo della vecchia scuola: venne ridotto l'insegnamento diretto della morale e si procurò di farlo sbocciare occasionalmente dai rapporti dei fatti della vita scolastica; l'insegnamento di igiene conservò il suo carattere scientifico e non si trascurò mai di dar ragione di ciascuna norma igienica che si raccomandava ai giovani di praticare; l'insegnamento di geografia turistica acquistava la seduzione e l'allettativa della proiezione luminosa. L'insegnante di aritmetica s'indugiò prima a rafforzare le abilità del conteggio, svolgendo poscia gradatamente le principali nozioni di computisteria commerciale, applicate sempre in pratici esercizi adombranti la vita e le necessità degli alberghi.

« I risultati ottenuti in questo, come negli altri insegnamenti, potrebbero rendere paghi i discenti, se questi non considerassero illusoria la buona prova offerta dagli allievi, in quanto che hanno avuto la impressione che là loro opera non abbia raggiunto gli scopi prefissi.

« Il personale degli alberghi, e specialmente quella parte di personale novellino che possiede energie e capacità per far carriera, abbisogna, oltre che di una superficiale coltura specifica, d'una penetrante cura spirituale, d'una profonda ispirazione del carattere, di una metodica depurazione del giudizio morale. La Scuola, e specialmente una scuola a ridottissimo orario come la nostra, può far poco per l'educazione dello spirito e non può assolutamente far nulla quando gli educandi rimangono inerti alle stimolazioni miranti a destare le sopite energie della intelligenza e del carattere. L'apatia, il disinteressamento, l'assenteismo spirituale della maggioranza degli allievi costituì un vero e proprio stato reattivo all'azione dell'insegnamento. Lo stato negativo e talvolta reattivo degli allievi fu determinato, *in massima parte*, dagli avvenimenti svoltisi e concretatisi nel corso dell'anno 1914. Di fronte alla tragica realtà dei fatti che sconvolgevano il mondo, alla vigilia della partecipazione dell'Italia all'immane conflitto, come potevano gli allievi che nella diminuita attività degli alberghi scorgevano la minaccia di un prossimo licenziamento, sottostare sereni e fidenti alla metodica disciplina mentale che la Scuola imponeva?

« Alla mancata partecipazione volontaria da parte della scolaresca agli insegnamenti della Scuola, corrispose il disinteressamento dei migliori proprietari e direttori dei principali stabilimenti alberghieri, proprietari e direttori che troppo si sentivano preoccupati delle conseguenze disastrose della crescente crisi dell'industria sui loro bilanci finanziari, sì da potere, essi pure, con animo sereno e volonteroso, dare tutta la loro preziosa ed illuminata opera di collaborazione alla nuova istituzione, per la quale si erano pronunciati in termini favorevoli nei mesi dal marzo al giugno del 1914 ».

LETTORE, hai tu viaggiato nell'Italia... in generale? No? Allora prepàrati le nari e lo stomaco. Se hai viaggiato, l'immunizzazione olfattiva e spirituale si è formata, e tu sorridi delle piccole miserie fissate nei tuoi ricordi alla sigla misteriosa W. C., che promette barriere d'acqua sana, anche là ove non esistono se non barriere di gas.

Bisogna pure avere il coraggio di parlarne. L'epoca moderna non è forse un po' il tempo del W. C. come il 500 era stato il tempo della cucina buona? E se una volta per formulare un giudizio sulle attitudini domestiche alla buona vita si ricorreva all'esame e all'osservazione della cucina, non è forse logico osservare oggi il W. C.?

***

Il W. C. è un po' lo stile dei popoli. W. C. che hai, civiltà che possiedi. L'ambasciatore di Ludovico il Moro alla Corte di Francia, scrivendo al suo signore sovra le miserie delle belle dame, ricche di vesti e di perle, ma anche di «*rogna alle mani et altre simili sporchitudini*», ne ha detto le miserie del W. C. nel periodo della rinascenza. E noi ammiriamo quel bel secolo, ma pensiamo che il significato della vita ha progredito, anche per questo che tra noi e la miseria dei nostri rifiuti abbiamo collocato belle valvole d'acqua.

Non esageriamo. È possibile trovare popoli moralmente alti e felici i quali non hanno W. C. o posseggono come *closets* tutta la libera natura col contorno di verde terreno, e d'azzurro celeste; così come è possibile incontrare uomini di genio, perfettamente sporchi e uomini cretini assolutamente puliti.

Ma la formola per creare i genii noi l'ignoriamo, mentre è nota a noi quella per rendere gli uomini più puliti e più forti: e naturalmente di questo ci preoccupiamo senza esaltarne il valore al di là dei confini che la logica ne traccia. Nè diversamente per i popoli: conosciamo la formola per renderli alti moralmente, ma la sua traduzione pratica è lenta, legata a coefficienti che sfuggono ai tentativi nostri di sistematizzazione, mentre il metodo per la conquista della miglior vita materiale è deficiente ma contingibile. Con questo in più che nessun contrasto esiste tra la conquista materiale e

UOMINI DI GENIO SPORCHI E UOMINI CRETINI PULITI . . . .

W. C. al di là della gioia che deriva all'occhio e al naso è una conquista della civiltà: e, per questo solo, noi facciamo a meno del salotto ove si mette in bella o in cattiva mostra il nostro pessimo od ottimo gusto, ma non rinunciamo al W. C. che mette in mostra il senso estetico della nostra civiltà.

***

L'Italia è il paese della giocondità, del cielo azzurro, dei prati più verdi di tutti i prati altrove verdeggianti: ma non è il paese dei W. C. Una volta gli immusonimenti degli stranieri in visita pel nostro bel paese e le piccole stizze per questa deficienza ci mettevano di buon umore. Il lucchese avaro raccoglitore dei rifiuti destinati agli orti grassi, e così esatto estimatore dei valori del concime umano da giungere alla prova gustativa per valutare la maturazione perfetta, il pugliese creatore dello «zibeppe» che racchiude ogni giorno nel cassone cilindrico le miserie domestiche intestinali, si infischiavano delle preoccupazioni visive, olfattive ed estetiche generali degli anglosassoni.

Una filosofia non priva di ingenua semplicità reggeva questa maniera di considerare le cose, e si affidava volentieri ai fenomeni naturali della diluzione nello spazio e dell'azione solare, l'opera di depurazione trasformatrice.

Un bel giorno, però, il nostro semplicismo non ci ha impedito di vedere il pragmatismo degli altri: si è cominciato anche in Italia ad onorare e ad amare il W. C. Le narici guidavano su questa via più del ragionamento igienico ed estetico; e siccome gli italiani hanno buon naso, così non han tardato a persuadersi che si può essere giocondi, sereni, innamorati della natura pur rinunciando allo zibeppe e alle latrine medioevali, nelle quali gli attentati all'occhio e all'olfatto si associano con quelli ai piedi.

Ah le latrine nazionali del buon passato prossimo... e anche del presente! Mi è capitato in Puglia di incontrare la latrina più cinica e spensierata dell'universo. Un piccolo

quella spirituale, e spesso anzi la migliorata esistenza vuol dire anche l'anima posta in grado di diventare più alta.

Il comodo materiale che riassumiamo nel termine barbaro di *comfort* è complesso: ma il W. C. è un po' il suo esponente. Aver separato interamente con trincee idriche, insuperabili alla vista e all'olfatto, i rifiuti della vita, vuol dire aver posto l'esistenza al di sopra delle miserie dei rifiuti.

Non è quindi una vanteria sciocca e infantile quella dei lucidi W. C. inodori delle nostre case moderne: e la conquista del W.C. è tra quelle più semplici, ma più grandi della vita materiale.

Senza giungere all'iperbole anglosassone che vuol distinguere gli uomini in due grandi classi — quelli che amano l'acqua e se ne servono ogni dì per le mani e per i W. C., e quegli altri che l'acqua non amano — senza diventare vittima di quell'esaltamento idrico che ha fatto dire ad Emerson come, giudicando dagli inglesi, si direbbe l'acqua composta per metà di ossigeno e di idrogeno e per l'altro mezzo di vanità, si può avere per l'acqua un culto sano e lucido. Perchè essa non lava soltanto il corpo ma un poco anche l'anima.

Il culto sano vuole che l'acqua non si arresti al lavabo ma ne segua come una verità semplice, posta a guardia della nostra purezza contro tutte le contaminazioni. Per questo il

LA PROVA GUSTATIVA.

paese pretensiosetto coi suoi saloni di teletta e il suo club aperto alla vista dei passanti: piccolo albergo che usurpava più titolo che denaro... e una albergatrice sollecita a mostrarmi che si era rinunciato al vaso raccoglitore collocato nella camera, per avviarsi sulla strada linda dei W. C. Mi avvio verso questo a pian terreno: ma un gigantesco «attenti», collocato presso l'uscio che dava al luogo recondito, mi arresta sovrapensieri. Attenti? perchè? a che? Apro l'uscio e il mistero mi si svela: l'edificio a tre piani aveva i suoi W. C. costituiti semplicemente da una pietra abbondantemente forata, senza canne, con i fori sullo stesso asse, così da augurare a tutti di salire all'ultimo piano o di armarsi di un ombrello profilattico.

Ai fenomeni costruttivi così fatti non si arriva di frequente neppure nei villaggi più semplicisti; ma pure senza le minaccie della gravità appesa alle pietre forate sovrastanti il capo come spade di Damocle, le miserie dei W. C. nazionali rimangono infinite.

Ne abbiamo tutti in così gran copia tra i ricordi di viaggio, che accennarle può sembrare malizia di degenerati che guazzano nel brago.

È sufficiente per la ricordanza interrogare le memorie visive e le olfattive!

ATTENTI!

GIUSTE PENE PER IL PESSIMO ALBERGATORE!

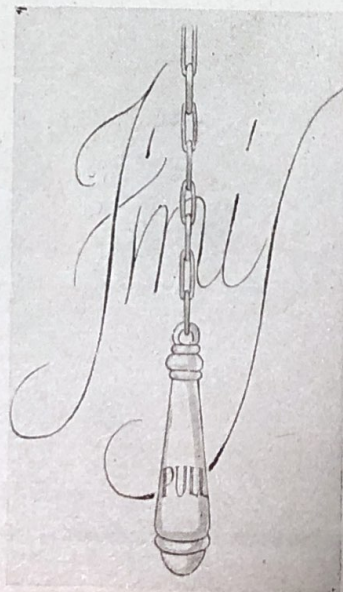
* * *

Bisogna deciderci e mutare. Per gli alberghi il W. C. è il Rubicone tra medio evo e civiltà contemporanea: e vie di mezzo non esistono. Si può mangiare in una cucina linda, ma non si può rinunciare a un W. C. pulito. Il W. C. è quistione qualitativa non quantitativa: o è W. C. o è immondo letamaio. E nessuno neppure per cinque minuti vuol più essere Giobbe.

Il grave del quesito si presenta quando manca un sistema idrico a canalizzazione; e i W. C. nei quali l'acqua è sostituita dalla torba o dalla sabbia non sono morti anche nei lindi villaggi della linda Inghilterra. Nè io qui affronto le soluzioni tecniche: se ne riparlerà altra volta, a parole piane e fredde, con corredo di numeri e di dati. Queste parole non vogliono servire a indicare il mezzo per risolvere il quesito: vogliono spingere gli spiriti a porsi sulla via di una ribellione completa ai W. C. luridi.

Cui interessa cerchi e studi le soluzioni: noi igienisti che abbiamo il dovere non soltanto di guidare l'aratro e gettar il seme, ma di indicare come si tiran su le piante, come si rincalzano e si fan forti, insegneremo e consiglieremo. Ma bisogna urlare contro il medioevalismo nazionale dei W. C. luridi. Un albergatore che anche a costo di fallire non rimedia è un idiota; un proprietario di case che non si decide a rivedere i suoi W. C. primitivi è un untore. Per gli untori non vi sono più « ruote infami » ma rimane lo sciopero dei pagamenti degli affitti.

Nè la lezione si arresta agli albergatori e ai proprietarii. Il W. C. è anche lo specchio dell'educazione di chi lo frequenta.

Pensiamo sul serio, noi italiani, quale razza di imagine lo specchio nostro riflette?

E. BERTARELLI
dell'Università di Parma.

LE VIE DELL'ARIA

CONTRABBANDO E DOGANE

Dal punto di vista filosofico, ha più importanza la prima ascensione di Montgolfier che non importa quale record di durata, di velocità, di distanza raggiunta o sorpassata dagli odierni re dell'aria. Poichè quella prima ascensione del precursore fu la prova che l'uomo volante era una realtà raggiungibile, non il sogno di qualche fantasia sovreccitata. Ciò posto, tutto ciò che si è fatto di poi diventa un puro corollario, un semplice perfezionamento dell'idea primordiale.

Ebbene, fin d'allora, il più comune dei luoghi comuni fu di gridare che si potevano ormai considerare come abolite le frontiere e, conseguentemente, licenziare le guardie daziarie e doganali: come se fosse una cosa semplice far sorvolare un confine — sovente naturale, cioè costituito da una barriera degna di nota — ad un barile di vino o ad un quintale di farina, anche con apparecchi che stiano ai moderni come i moderni stanno alla Mongolfiera!

È un fatto positivo che, per certi generi, il contrabbando aereo sarà una strada comoda e proficua. Non v'è chi non veda che qualsiasi disposizione di legge in tanto vale in quanto ne esiste la sanzione, che è quanto dire, in lingua povera, la forza fisica necessaria a farla rispettare. Rubare non è lecito, e sta bene. Ma è giuocoforza riconoscere che la maggior parte dell'umanità si astiene dal rubare perchè lo spirito altruistico del settimo comandamento è confortato dalla materialità dei carabinieri. Difatti, non esistendo la benemerita arma per far rispettare le disposizioni dei trattati, e lo stesso diritto delle genti, le questioni fra popoli si dirimono semplicemente a legnate, come quando, a mantener l'ordine fra i privati, non si era ancora inventata la forza pubblica.

Ciò essendo, non vi pare assiomatico che, ad impedire realmente e non teoricamente un dato contrabbando su una certa frontiera, occorrerà che la Dogana sia più forte dei contrabbandieri, ossia, nel caso nostro, che possegga apparecchi più veloci e più altovolanti di qualsiasi altro?

E ciò non basterà ancora, perchè ci vorranno migliaia di proiettori per esplorare la notte silente, amica di chi scappa: e ciò non basterà ancora, non essendosi peranco inventato un proiettore capace di dardeggiar la sua luce a traverso la nebbia e le nubi: e quando lo si sarà trovato, ciò non basterà ancora, per il rapporto etico da galeotto a marinaro, secondo il quale chi *la fa* è par definizione più forte di chi non dovrebbe lasciargliela fare, perchè l'interesse del primo è maggiore di quello del secondo, perchè il primo ci pensa sempre e il secondo solo qualche volta, perchè il primo può scegliere infinite vie ed il secondo sbarrarne una sola.

A voler chiudere davvero al contrabbando aviatorio il territorio italiano, bisognerebbe o disporre di una forza aerea efficiente quale non ebbimo mai, neppure in guerra, oppure ingabbiare la penisola in una rete metallica sviluppante quattromila chilometri, alta un chilometro più della più alta tangenza raggiunta, sostenuta da quarantamila palloni sferici. Roba da Giulio Verne.

Per non toccar di passata che la prima soluzione — la seconda potendo solo germogliare nel cervello di Yambo o di Robida, — è chiaro che ci vorrebbe un apparecchio di guardia almeno ogni cinquanta chilometri di frontiera terrestre o marittima, il contrabbando aereo potendo passare dappertutto. Ottanta apparecchi dunque, scelti fra i più veloci, guidati da veri *assi*. Ma un uomo, in media e per un servizio continuato, non può stare in aria più di tre ore ogni due giorni, ed ecco che gli ottanta apparecchi diventano 1380 in servizio attivo, numero che va triplicato colla riserva di apparecchi efficienti ed in riparazione. In cifra tonda, uno *stock* di *quattromila* apparecchi, del valore di mezzo miliardo. All'epoca di Vittorio Veneto, tutti gli apparecchi del fronte sommavano a poco più di *ottocento*.

Questo materiale dovrà essere rinnovato ogni anno: brucierà qualche cosa come centomila tonnellate di combustibile, necessiterà di duemila piloti, di altrettanti osservatori, ventimila operai, quarantamila uomini di manovra, ottanta campi coprenti in tutto diecimila ettari di terreno. Non facciamo addizioni, che non sarebbe serio, in questa scorreria in piena chimera: ma mi pare che occorrerebbero assai diritti doganali per ricuperare questo capitolo di spese dello Stato. È vero che, per salvare il principio, la burocrazia può far questo ed altro, essa che impiega tre giornate di un impiegato a quindici lire per rilevare un errore di sette centesimi..... percepiti in più.

Quale possa essere la vigilanza, un pilota abile e di fegato potrà per lo meno molto sovente entrar sopra il territorio nazionale, arrivare a picco sopra un punto predeterminato, e mollare tre quintali di tabacco o di cioccolata, o un pacco di saccarina, o qualsiasi altra merce che non abbia nulla da temere da un contatto un po' violento con la madre terra. Qui comincia il reato, e non prima: prima non v'è che l'intenzione, e l'intenzione non si può punire, se soltanto il velivolo si mantiene a quella qualsiasi quota minima determinata per i transiti internazionali.

Mi par dunque che la pratica suggerirebbe di non esaurirsi e di non esautorarsi in sterili sforzi per impedire il passaggio del confine atmosferico al contrabbando: ma, invece, di prevenirlo, di sorvegliarlo ai luoghi d'origine con un buono ed oculato servizio di pedestrissima polizia, reprimendolo poi nei luoghi d'arrivo con una sorveglianza attiva e premiata di tutti gli agenti dell'ordine nei casi consuetudinari.

Poichè è il contrabbando abituale ed organizzato che danneggia erario ed industria, chi di noi non ha *passato* il consueto ed innocuo centinaio di sigarette — poco meno care e molto meno buone delle Macedonia — per il gusto sportivo e latino di burlarsi delle autorità? Chi di noi non ha gustato con voluttà un Suchard od un Meunier, trovandolo più saporito del Talmone o del Moriondo, solo perchè aveva varcato il confine artisticamente imboscato fra le scarpe e le camicie? Nessuno di noi poveri untorelli ha spiantato il Ministero delle Finanze, mentre per quello sport molto italico e poco disciplinato ci siamo resi colpevoli della fuga di una pagliuzza d'oro dalla sparuta riserva nazionale.

È il grande contrabbando che conta, quello che si fa da certuni anche in mare, da bande intiere su monti, quello che si tenterà per aria da intiere squadriglie montate da uomini, come i contrabbandieri *di giù*, decisi a tutto. Ma state certi che, se i nostri agenti di dentro e di fuori avranno occhi per vedere ed orecchi per ascoltare, il contrabbando, avendo origine e meta limitate e determinabili, potrà farla franca una, due, dieci volte, e l'undecima ci cascherà e pagherà per le altre dieci.

Di più, non bisogna dimenticare che, per ora e in brevi percorsi, il velivolo solleva non più che due chilogrammi per cavallo di potenza, in carico utile. È un coefficiente che fa riflettere e che riduce a ben poche le merci contrabbandabili. Credo che, quando ci avremo messo gli orologi, gli strumenti di precisione, d'ottica, di chirurgia — e questi non si potranno certo precipitare, ma si dovranno staccare con grande calma e con grande cura — qualche prodotto chimico e tintorio, qualche tessuto, qualche merceria di lusso, il tabacco, il thè, il cioccolato, sarà esaurito l'elenco delle *voci* abbastanza preziose ed abbastanza tassate da giustificare la spesa di oltre quattro lire di solo e materiale trasporto — oltre il rischio, che rende per definizione obbligatorio un grosso beneficio —, essendo indispensabile da una parte servirsi di apparecchi velocissimi e molto alturieri,

quindi poco caricati e di grande potenza, e dall'altra partire ed approdare abbastanza lontani dalla frontiera da ridurre al minimo le probabilità di efficace spionaggio.

Quando poi il mezzo aereo fosse tanto perfezionato da avere un rendimento anche molto maggiore dell'attuale, la condizione dei contrabbandieri non migliorerebbe di molto. (Intendo dire, è naturale, del loro insieme, e non di un caso isolato, poichè, se mai, l'eccezione conferma là regola). Infatti, essi non potranno mai trasportare grandi quantità insieme, perchè ciò attirerebbe inevitabilmente l'attenzione dei vari agenti di vigilanza, e perchè dovranno ognora preferire ad una forte portata una grande velocità ed un'alta tangenza, nonchè la possibilità di addentrarsi molto sopra il territorio da violare, essendo assiomatico che la sorveglianza diminuirà coll'allontanarsi dalla frontiera.

Inoltre dovranno sempre servirsi di impianti a terra propri e clandestini : e partire ed atterrare colla necessaria segretezza mi pare cosa più presto desiderata che ottenuta. Da ultimo non potranno mai, salvo casi rarissimi, usar di mezzi di trasporto in comune, poichè ciò implicherebbe complicità difficili ad ottenersi ed in ogni modo facilmente scopribili.

Tutto ciò prova che si potrà benissimo lasciare che le bravi, solerti e spesso eroiche fiamme gialle esercitino il loro duro mestiere nelle stazioni ferroviarie, nei porti, su pei valichi alpini, senza tentar le vie dell'aria. Lasciamo, almeno materialmente, la frontiera aerea aperta, difendendola, per ciò che riguarda l'azione statale, con un ben organizzato sistema di sorveglianza preventiva e repressiva non degli agenti secondari, ma dei loro mandanti, sieno essi mittenti o destinatari.

E se, per dannata ipotesi, questa nuova forma di illecito traffico danneggiasse un poco il colossale bilancio dello Stato, e un poco, e anche molto, gli interessi di qualche industria, non ci vedo un gran male.

Lo Stato, se la sua scarsa sensibilità sarà scossa dalla perdita, cercherà un argomento meno grossolano del dazio per far denaro e per proteggere le industrie.

E l'industria, meno coperta dal baluardo primordiale dei dazi di protezione, cercherà in se stessa, cioè nell'eccellenza del suo lavoro, nella maggiore utilizzazione di ogni energia, la difesa dall'invasione straniera. Se mai potrà, in altri campi, ritorcere il male con lo stesso mezzo e pur con altrettanta efficacia.

In tutte le guerre, anche in quelle commerciali, la miglior difesa sta nell'offensiva. Lo scudo più saldo può esser infranto. Ma non si picchia più su di esso, se di dietro ad esso scatta una punta aguzza che minaccia lo scudo avversario.

GINO BASTOGI.

Quel che ha dimostrato uno sciopero.

Lo sciopero ferroviario inglese è stato un trionfo... per l'automobile.

I ferrovieri, con l'astensione dal lavoro, avevano creduto di arrestare tutta la vita economica del paese e in ispecie quella di Londra.

Ma avevano fatto i conti senza l'automobile. Il parco automobilistico militare non era ancora smobilitato, e il Governo potè mettere centinaia e migliaia di carri militari a disposizione del pubblico per il trasporto di persone e di generi alimentari.

Grazie a queste misure la popolazione delle grandi città non sofferse il menomo disagio durante i dieci giorni di sciopero. Il trasporto dei viveri d'oltremare dalle città marittime si svolse senza interruzione, il movimento dei passeggeri fra le singole città grandi, come per esempio Birmingham e Londra, funzionò in modo soddisfacente. Riguardo all'approvvigionamento del latte nella capitale, si afferma che, grazie all'Ufficio centrale per il latte istituito per l'occasione a Hydepark, la distribuzione procedette meglio, con minori spese e fu più rapida e più sicura che quella fatta con trasporti ferroviari.

Il Governo ebbe il sopravvento sul mezzo milione di ferrovieri scioperanti : l'automobile riportò vittoria sulla locomotiva!

Anche se si vuol trovare esagerata la profezia di un letterato inglese, che fra una cinquantina d'anni la rete ferroviaria inglese sarà tramutata in rete stradale per veicoli a motore, pure lo sciopero ferroviario inglese ha fornito un'altra prova che si prepara all'automotorismo uno splendido avvenire.

L'AUMENTO DELLE TARIFFE FERROVIARIE

Il decreto con cui si attua l'aumento annunciato da tempo delle tariffe ferroviarie ci giunge al momento di stampare questo numero e quindi non ci sono consentiti lunghi commenti. In poche parole si può dire che i biglietti ordinari sono aumentati per le tre classi, rispettivamente del 42, del 29, del 19 %. Per i biglietti d'abbonamento, la dose è un po' rincarata: 48, 35, 33 %. Inutile occuparsi degli altri dettagli, quali il diritto fisso di L. 10 sui posti a letto, della lira che viene ad accrescere le gioie del pasto sulle vetture-ristorante; sono le briciole.

Le percentuali accennate sono di un'elevatezza incredibile, ed avranno riflessi spiacevoli non solo per i singoli ma per l'intera economia nazionale. Noi non possiamo pensare, che dopo i numerosi precedenti aumenti, la proposta attuale sia stata informata ai criteri tecnici dei competenti dell'Amministrazione ferroviaria. Purtroppo il pubblico è costretto a chiedersi se invece criteri politici costringono l'Amministrazione ferroviaria a provvedimenti che dipendono dalla politica. I giornali hanno riportato, tempo fa, la notizia che l'Amministrazione voleva licenziare trenta o quarantamila avventizi assunti durante la guerra e che ora avrebbero dovuto far posto ai ritornanti. Ma... non ha potuto. E i ritornanti, pare, hanno ripreso il loro posto, com'era loro diritto. Se ciò è vero, si tratta... di un'inezia: da cento a centocinquanta milioni all'anno. I giornali hanno pure discorso a lungo sulle otto ore dei guardia-barriera sulle linee semiprive di treni, e non si è finito col saper bene a quale conclusione si sia arrivati...

La politica procurerà anche questa volta un danno enorme al Paese senza diminuire di un soldo il deficit del bilancio ferroviario.

La materia delle tariffe è di una delicatezza eccezionale e richiede nelle applicazioni una capacità di percezione veramente singolare: non è vero che in questo momento tutti i prezzi siano leciti. Molti credono a questa illusione perchè la scarsa capacità di acquisto della moneta ci costringe a dare molto denaro per ricevere poca merce, ma fortunatamente il senso del limite di convenienza non è distrutto affatto: e un'altra Amministrazione dello Stato lo sa per esperienza. Gli ultimi ritocchi alle tariffe postali, che hanno creati spostamenti di centesimi, hanno cambiato fisionomia al bilancio delle Poste, per cui si parla di fare macchina indietro.

Quali possano essere gli effetti di aumenti così enormi, non è difficile prevedere: coi disagi che ancora permangono sui treni, con la mancanza impressionante di alloggi negli alberghi, ben poco si viaggia per diporto. È da ritenere perciò che gli aumenti colpiranno virtualmente gli uomini d'affari, effettivamente — more solito — il consumatore, il quale godrà pure i benefici delle forti addizionali di trapasso. Sarà questo un nuovo contributo al ribasso dei prezzi!

I riflessi sul turismo sono ancora più evidenti: molti non potranno più muoversi per non dissestarsi. I turisti che si attendono dall'estero saranno informati a tempo dalle loro Agenzie (le prime a sentire i riflessi degli aumenti) che è opportuno cambiare itinerario.

Le conseguenze saranno sentite non solo dall'Amministrazione ferroviaria, ma anche da tutti i centri di soggiorno, dalle stazioni di cura e quindi da albergatori, da vettori d'ogni specie, in una parola da tutti coloro che traggono le loro risorse dal turismo.

L'asprezza dei prezzi nei trasporti ferroviari è tale che dovrebbe favorire lo sviluppo degli autotrasporti, specialmente per distanze non eccessive, poichè probabilmente essi si dimostreranno più convenienti. Ma ciò sarà probabilmente limitato dalla scarsità di produzione e forse ancora impedito dal Fisco, se all'industria automobilistica vorrà ancora far sentire la carezza delle soffocantissime sue mani...

UN VILLAGGIO ITALIANO IN AMERICA.

Uno dei più bei segni della feconda forza d'Italia è, senza dubbio, la paziente e tenace volontà di lavoro dei nostri emigranti, unita a quel loro profondo attaccamento alla patria, che anima sempre i loro cuori, anche nei più lunghi e remoti esigli e li spinge a raccogliersi tra italiani, e a tener vivo nei loro figliuoli, che spesso non conoscono l'Italia, il desiderio e le tradizioni della Patria. Così riescono a mantenere anche nei paesi lontani l'illusione del focolare abbandonato nella propria terra, oltre gli oceani e i continenti.

Nelle grandi città straniere i nostri emigranti amano perciò di riunirsi nei loro quartieri, che acquistano, nel buono e nel meno buono, l'impronta italiana. Ma un esempio anche più simpatico e più cospicuo ci è segnalato dall'America. Non si tratta soltanto d'un quartiere italiano o divenuto tale, ma addirittura d'un villaggio, tutto italiano e costruito di sana pianta da un nostro emigrato, figlio della vigorosa Romagna: Giovanni Campagnoli, un imolese di vivida intelligenza, di carattere tenace e rettilineo, uno di quei forti tipi — così lo descrive una rivista americana — che emergono sulle folle degli emigrati per la visione subitanea e chiara dei problemi che più invitano all'opera l'incomparabile spirito italiano d'intraprendenza colonizzatrice.

Il villaggio è sorto a Long Island, la grande isola che si stende a oriente di quella di Manhattan ove si trova Nuova York, ed è come la difesa avanzata della grande metropoli americana verso l'Atlantico. È un'isola in parte già intensamente sfruttata dalla civiltà, coperta di città e d'opifici, solcata da ferrovie e da tram: basti dire che sul suo lembo meridionale sorge, proprio di contro a Nuova York, Brooklyn, il gigantesco sobborgo della metropoli collegata con esso da un ponte colossale e famoso. Un'altra parte dell'isola, non ancora troppo invasa dalla civiltà devastatrice, ha ridenti campagne, villaggi che s'avviano a diventare città, ma non hanno tuttavia persa quella modesta aria serena che è ancora possibile, tra il verde dei campi, anche a poche miglia dalla più enorme bolgia americana. Ma la civiltà avida e cementizia inghiotte via via con ine-

LA SCUOLA.

LA STRADA IN CEMENTO.

sorabile rapidità il verde superstite, le campagne, le fattorie: si costruisce vertiginosamente sulle terre di Long Island, e basti dire che in un solo anno vi sono stati eretti 5800 nuovi edifici!

Su quel terreno, ai limiti ancora indecisi dello sterminato sobborgo newyorkese, è stato iniziato circa 10 anni or sono il villaggio italiano. E, in omaggio ad un suo conterraneo famoso, l'ideatore e fondatore volle imporgli il nome di Guglielmo Marconi: *Marconiville.*

In America quella di costruire un nuovo villaggio o addirittura una nuova città non è un'idea così straordinaria come parrebbe tra noi. Le reti ferroviarie si estendono, si allungano, si ramificano, invadono con inesauribile costanza le terre nuove, le campagne semi-incolte; e dove il binario s'arresta, dove attraversa una valle od un fiume o un'altra strada, dove una miniera o una foresta fanno balenare la prospettiva di un buon *business,* là sorge il paese nuovo, appendice naturale della fermata ferroviaria. Il processo è quindi perfettamente l'inverso che da noi: prima la ferrovia, poi il paese. Ma l'idea di costruire il nuovo villaggio ai lembi d'una grandissima città, sul terreno stesso che la speculazione cittadina già adocchia e spartisce, costituisce un ardimento non comune per una colonia d'emigranti sfornita dei grandissimi mezzi necessari.

Tuttavia la tenacia previdente superò gli ostacoli.

Marconiville sorge a circa un chilometro dalla spiaggia, e riceve il largo respiro dell'Atlantico, che ne tempera il clima e le consente una purezza atmosferica che è ignota agli abitanti di Nuova York: a questa città è però praticamente unita per mezzo di un tronco della rete della Pennsylvania, servito da trentotto treni quotidiani, che in un'ora giusta portano alla metropoli.

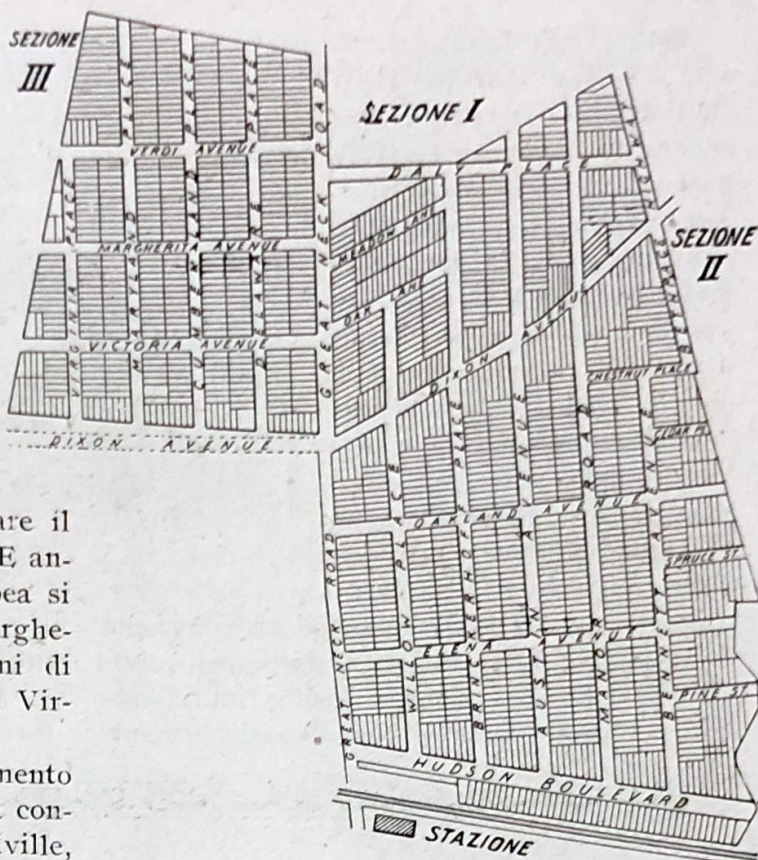
Il fondatore formò intorno a sè, con bell'entusiasmo, una compagnia edilizia dal caratteristico nome (Sovereign Realty Co.), per lo sviluppo di Marconiville, e raccolse dapprima un nucleo di famiglie romagnole, attratte dalla comunanza di razza e di dialetto a formare quell'interessante *specimen* della loro terra solatia. Il villaggio nacque e crebbe con fretta americana: un'intiera foresta fu acquistata dai costruttori per ricavarne il legname delle case di Marconiville. E tosto con le prime case furono impiantate le comodità moderne: una scuola, la posta, un albergo; Marconiville ebbe l'illuminazione elettrica, il gas, il telefono, un tram elettrico, negozi per le merci più svariate. Questi vantaggi indispensabili, uniti con la bellezza del sito, attrassero però in breve altri emigranti, per lo più italiani anch'essi, che ingrandirono via via il nucleo dei cittadini di Marconiville. Le comodità ferroviarie, che sono per così dire la spina dorsale della civiltà odierna, permisero ad impiegati e negozianti della city di avere la loro casetta e la loro famiglia a Marconiville. E per le nitide strade di cemento — larghe 15 e 20 metri e cosparse d'olio pesante contro la polvere — e

per le aiuole che circondano le casine si parla italiano, se non proprio come... in Romagna, almeno con la più grande volontà di ridurre al minimo i neologismi del curioso miscuglio linguistico italo-americano.

Marconiville, da vero villaggio americano, ebbe il suo completo piano regolatore anche prima di nascere, e ad esso si uniformò via via nel suo sviluppo; un piano che concilia la rigida tendenza americana verso gli scacchieri con una simpatica irregolarità un po' italiana, dovuta al desiderio di sfruttare il meglio possibile il terreno disponibile. E anche nei nomi delle vie la patria europea si fonde con quella americana: Verdi, Margherita, Elena si frammischiano coi nomi di Austin e di Bennett, con l'Hudson, la Virginia, il Delaware.

IL PIANO REGOLATORE.

La plaga è già tutta presa dal movimento febbrile newyorkese: si pensi che nella contea di Suffolk, nella quale sorge Marconiville, esiste un'automobile *ogni tre persone* e che transitano per le strade che rasentano il villaggio circa 10.000 automobili al giorno!

Ciò spiega il rapido sviluppo passato e fa prevedere quello futuro del villaggio italiano. Marconiville conta già 180 villini e 1700 abitanti, in gran maggioranza italiani: non tarderà molto a poter chiamarsi città. Già parecchi opifici dànno al villaggio un'autonomia di lavoro: non è la città giardino che si svuota al mattino di tutti i suoi abitanti che si recano alla metropoli, per ripopolarsi coi treni gremiti della sera: è già un po' la vera cittadina, che dà da sola lavoro e pane ai suoi figli. Essa vanta già una fabbrica di parti d'aeroplano, una di indumenti, una di blocchi di cemento: e l'industria locale non sembra voler fermarsi qui.

Marconi in uno dei suoi molti viaggi nel nuovo Continente, tra un grande impianto e un affare colossale, volle rendere omaggio ai conterranei di Marconiville: ed è certo una singolare e rara soddisfazione, per un vivente, di poter visitare il *proprio* villaggio, anzi, possiamo dire ormai, la propria città e sentirsene un po' l'eroe eponimo, come nelle leggende omeriche.

L'ALBERGO.

Abbiamo voluto dare ai nostri lettori notizia di questa simpatica iniziativa, perchè nulla ci sembra che illumini meglio lo spirito degli italiani all'estero, che questo desiderio di raccogliersi nell'illusione d'un pezzetto di Patria.

Marconiville lumeggia anche un lato caratteristico dell'attività italiana. Noi siamo un popolo di costruttori, il popolo costruttore per eccellenza: i nostri emigranti, con la loro abilità instancabile e modesta, col loro solido senso di artigiani di razza, col buon gusto tradizionale, hanno fabbricata una gran parte del mondo. Essi, i senza casa erranti, hanno data una casa ai loro ospiti dei due emisferi. È ben naturale che qualche volta pensino un po' anche a se stessi: i costruttori di città per conto di terzi hanno costruito almeno un villaggio per conto proprio. Noi abbiamo a cuore il prodotto nazionale; Marconiville non è uno dei più caratteristici «prodotti nazionali» anch'esso?

LA STAZIONE.

F. BIANCHI.

Uno sciopero.... futuro.

Ora che tutte le categorie civili hanno tentato l'esperimento dello sciopero riteniamo interessante riportare una fantasia dell'*Aeronautics* circa le eventualità di un futuro sciopero aereo.

Stavo seduto al Club — dice il fantasioso articolista — sorseggiando il mio tè, un po' stanco pel lavoro faticoso della giornata. Presi velocemente il giornale della sera e lessi la data: ottobre 1969. «Tempus fugit», pensai, e gettai lo sguardo sull'articolo di fondo: *Lo sciopero aereo*:

«Il fumineo sciopero dei servizi aerei è stata una dolorosa sorpresa per la nazione che ciò nonostante lo affronterà con lo stesso coraggio e serenità coi quali affrontò altre circostanze critiche... Gli scioperanti sono piloti, ingegneri, conduttori di aeroplani, ed un comizio sarà tenuto nella mattinata per decidere se il personale degli aerodromi, delle stazioni di atterramento, dei fari, ecc., parteciperà allo sciopero.

«Per precauzione si stanno attivamente istruendo volontari che potranno sostituirli. Contemporaneamente si stanno organizzando altre forme di trasporto. I nostri vecchi lettori si ricorderanno di un tempo in cui le ferrovie erano adoperate per trasportare i passeggeri ed anche la posta. Naturalmente il loro uso è ora limitato al trasporto di merci ingombranti e di poca urgenza. Si tenta di rimetterle in uso pel pubblico. Ma purtroppo quasi tutte le vecchie carrozze per viaggiatori sono state vendute alle repubbliche dell'Estonia, Ucraina, ecc., oppure sono usate come stie pei polli. Si sta pure usando il trasporto per strade in più larga scala, ma ciò è ostacolato dal cattivo stato in cui queste sono state lasciate. A Londra si cominciano a rivedere le vecchie carrozze pubbliche che da tanto tempo più non si usano».

Passando ad un'altra colonna del giornale lessi: «Opinione di un uomo d'affari su di un viaggio per ferrovia». Un altro articoletto descriveva un padre di famiglia che andava al suo ufficio col vecchio automobile di 40 HP e del divertimento della famiglia nel vedere i suoi sforzi per mettere in moto quell'ordigno antiquato.

Uno recava un'intervista col colonnello X del Ministero dell'Aria. «Si — disse il colonnello, che ora è settantenne, — è più di 50 anni da che io non guido un aeroplano, ma io ero un buon pilota nei giorni della grande guerra; il mio istruttore mi dice che ormai so guidar bene anche i nuovi apparecchi cosicchè domani potrò trasportare dei passeggeri».

A questo punto fui svegliato dal battere dei bicchieri nella sala vicina e m'accorsi di essere... un po' in anticipo.

LA MANCIA NEGLI ALBERGHI

UN INTERESSANTE ESPERIMENTO DI SOPPRESSIONE

La questione della mancia negli alberghi continua a trascinarsi insoluta, ad onta di qualche momentanea agitazione o discussione in proposito. È tanto complessa che presenta aspetti diversi ed opposti a seconda del punto di vista o dei varî interessi.

Un esperimento pratico è stato fatto nell'estate scorsa dalla Compagnia Italiana dei Grandi Alberghi, di Venezia, che volle abolire provvisoriamente la mancia sostituendola con la percentuale. Ne rende conto il cav. Alfredo Campione, consigliere delegato della Compagnia, in un articolo assai interessante della *Rivista degli Alberghi*.

Se vi è stata unanimità di approvazione da parte dei proprietari — egli nota — non può dirsi altrettanto sia avvenuto nel campo del personale, dove le opinioni circa la soppressione delle mance sono varie e contraddittorie. Una parte del personale, forse quella... meno evoluta e cosciente, aveva ritenuto che la istituzione della percentuale dovesse risolversi in un sicuro miglioramento delle proprie condizioni finanziarie, poichè riteneva che il cliente continuasse a dare anche la mancia di sottomano per esser meglio e più prontamente servito....

Sulla soppressione sono discordi i lavoratori a seconda della classe cui appartengono, e stanno di fronte i capi-servizio e la massa del personale secondario. Non v'è nessuno disposto a negare che le vecchie condizioni favorivano in special modo i capi-servizio a detrimento degli esecutori materiali del lavoro, ma la soppressione delle mance ha capovolto le posizioni: oggi succede di vedere un portiere di notte guadagnare di più di un primo di sala, ed un ragazzo di portineria, completamente nuovo alla vita alberghiera, guadagnare di più di un secondo di sala che parla le lingue e conosce il mestiere. È il numero che vince sulla qualità e ne risente danno non solo la disciplina del personale, ma anche la sua selezione.

Oltre a ciò la soppressione della mancia è osteggiata per la sperequazione che ne risulta tra albergo ed albergo. Per il passato i grandi alberghi erano ricercati dal personale perchè ivi il guadagno era più sensibile; ora, con l'istituzione inevitabile di una unica aliquota di percentuale, essi vengono trascurati perchè, avendo più numeroso personale per le maggiori esigenze del servizio, rendono meno alla massa del personale. Ne consegue un peggioramento nel servizio e una maggiore difficoltà di ottenere personale capace per i grandi alberghi.

Il Campione dà un prospetto numerico, altrettanto preciso quanto curioso, delle diverse aliquote di percentuale incassate dalle varie categorie di personale nel mese d'agosto, in tre alberghi posseduti dalla Compagnia al Lido. Merita d'essere riprodotto, anche per l'imponenza di alcune cifre.

	Hôtel Excelsior (450 letti)	Hôtel Lido (200 letti)	Hôtel Villa Regina (70 letti)
Portiere	L. 1.820	L. 1.883	L. 713
Maître d'Hôtel . .	2.488	2.690	1.110
Chef de Rang . .	845	755	495
Chef d'Etage . . .	708	1.070	—
Commis de Rang .	200	275	390
Cameriera - piani .	472	540	350
Facchino - piani .	472	627	575

A rendere meno accettabile, per il personale, la soppressione delle mance, interviene anche il fatto che, in confronto dei ristoratori e caffè, dove il guadagno è in proporzione diretta del lavoro, negli alberghi non vi è vantaggio per il personale che lavora di più ed ognuno cerca quindi di limitare la propria attività al minimo possibile. Una volta la cameriera od il facchino di un piano superiore scendevano dal direttore a raccomandare che, nei periodi di minor lavoro, si ricordasse di occupare anche le loro stanze; oggi il personale che ha le stanze occupate, e che alla fine del mese avrà l'identico guadagno di quello che ha le stanze vuote, protesta per una migliore distribuzione del lavoro!

Il Campione addita anche, con molto acume, una curiosa ragione psicologica. Il personale contrario alla mancia osserva che viene a mancare nella vita alberghiera l'elemento piacevole della sorpresa che si aveva allorchè si riceveva la mancia, sorpresa che si potrebbe paragonare all'emozione del giocatore che ha puntato su una carta coltivando la speranza della vincita, ma subendo an-

che la delusione della perdita se il cliente partiva non dando mancia o dandola insufficiente.

Ma di fronte alle ragioni contrarie alla soppressione della mancia, altre e non lievi sono in favore della soppressione stessa. Viene osservato dal personale che il cliente, che prima riteneva di poter ottenere l'impossibile con la promessa d'una mancia lauta, ora ha ridotte le pretese al limite del ragionevole e tende generalmente a scaricare dalla responsabilità del personale ciò che prima riteneva di poter pretendere. D'altra parte il personale onesto non viene più danneggiato, come succedeva per il passato, da quella parte di personale che volgeva a proprio vantaggio privato, parzialmente o totalmente, le mance ricevute nell'interesse comune.

Dal punto di vista della clientela la impressione della soppressione della mancia è ottima per le Case di breve soggiorno; ma non altrettanto per quelle dove il soggiorno si prolunga per settimane e mesi. Nelle prime è tolta al cliente la noia e l'incertezza della distribuzione delle mance; nelle seconde invece il cliente, che nel soggiorno ha imparato a conoscere il personale che lo serve, è spiacente di non poter dimostrare direttamente allo stesso il riconoscimento di quanto ha fatto per rendergli il soggiorno piacevole. D'altra parte la percentuale del 10 per cento raggiunge negli alberghi di lusso una proporzione che talvolta colpisce eccessivamente il cliente per la sua entità e lo rende malcontento, fino al punto da fargli preferire gli alberghi a libera mancia.

Il cliente dava la mancia non solo per essere servito bene, ma per essere servito *meglio* in confronto degli altri ed ha attualmente l'impressione di essere trascurato da parte del personale, che non ha più per lui le preferenze di un tempo.

Dal punto di vista dell'albergatore, la soppressione della mancia non ha presentato gravi inconvenienti e potrebbe anzi dirsi che il personale, non più direttamente interessato a favorire il cliente anche al di fuori di ogni suo diritto, tuteli oggi indirettamente in modo migliore l'interesse del proprietario. Maggiore vantaggio ne potrà risultare alla classe dei proprietari se la suddivisione delle percentuali avverrà in modo più equo, in proporzione del lavoro effettivamente compiuto da ciascuno.

Come si vede, la complicata questione non si può dire ancora risolta. Ma l'esperimento di Venezia è molto istruttivo e servirà certo, auguriamolo, ad affrettare la tanto desiderata soluzione.

L'inutilità dello scappamento libero.

È incontestabile che il silenziatore, sopratutto quando è ingorgato dalla fuliggine e dal fango, cagiona una diminuzione di potenza del motore per la resistenza che il tubo collettore dei gas bruciati, chè tale è un silenziatore, oppone all'uscita di questi. E perciò si colloca quasi sempre sul tubo, il più vicino possibile al motore, una valvola che il conduttore può aprire e chiudere a volontà, costituente lo scappamento libero.

Il rumore che questo produce, reso appunto possibile dalla detta valvola, può avere una certa utilità; può essere un segnale nelle vie a svolte o a zig-zag, o nella nebbia: ma ha pure il grave inconveniente di stordire e di snervare il pubblico, d'attirare l'attenzione sopra l'auto e di ingannare il conduttore e gli agenti dell'ordine sulla reale velocità del veicolo, la quale si stima sempre più alta che effettivamente non sia. Ma si avrebbe torto di credere che lo scappamento libero faccia avvantaggiare in potenza motrice, a meno che non si tratti di prove o di corse ove una perdita anche minima nel rendimento ha rimarchevole importanza.

L'*Auto-Markt* riporta l'impressione di un conduttore che provava una macchina su una salita, tanto a scappamento libero che a valvola chiusa. A malgrado dell'impressione ch'egli provava di una grande velocità nel primo caso, il tempo del percorso, controllato da testimoni, era sempre esattamente lo stesso. Per avvantaggiarsi di qualche secondo nella corsa dovette sopprimere *completamente* il silenziatore.

La conclusione è che l'uso dello scappamento libero è illusorio in quanto ad un presunto maggior rendimento della vettura; gli inconvenienti causati dal frastuono, dalla polvere sollevata, dal modo indiscreto con cui l'auto si annuncia sono invece tanto notevoli da discreditare l'automobilismo più di quanto potrebbe fare la pazza volata di una vettura silenziosa.

Non abbiano dunque difficoltà gli automobilisti, nell'attesa di sopprimere definitivamente lo scappamento libero, a consacrare qualche tempo alla pulizia del silenziatore. La vettura silenziosa appare anche più signorile.

IL PIOPPO NEL RIMBOSCHIMENTO E NELL'INDUSTRIA

PIOPPO CIPRESSINO.

Anche prima della guerra l'Italia doveva rivolgersi all'estero per l'approvvigionamento del legname. L'abete ed il pino, in tavole e travetti per le costruzioni, ci era dato in piccola parte dall'Appennino e dalle Prealpi, il resto, e purtroppo la maggior parte, veniva importato dalla Svizzera, dall'ex Austria-Ungheria, dai Paesi Balcanici e dalla Russia. Le cartiere importavano la pasta di legno e la cellulosa, fornite dalla Germania, dall'ex Austria-Ungheria, dalla Svezia, dalla Norvegia, dalla Francia, dalla Svizzera e dal Belgio; la Russia ci dava il suo abete rosso, che era trasformato in pasta dalle nostre fabbriche, quando erano esaurite le scarse provviste di pioppo fatte nelle campagne.

Le industrie del legno, arenate per la mancanza della materia prima, importavano o il legname o il prodotto dell'industria straniera. Queste importazioni avevano raggiunto nel 1914 le cifre di 170 milioni di lire per il legname da opera e 40 milioni per la pasta di legno e la cellulosa, ai quali dovrebbero essere aggiunti gli importi dei prodotti lavorati e 300 milioni per il carbone.

Nella sua disastrosa corsa, la guerra, travolgendo vite e ricchezze, ha dato l'ultimo colpo al patrimonio forestale. Combattuta su immense zone, ha imposto per ragioni tattiche l'abbattimento di tanti boschi, un enorme consumo di legname per la costruzione di baracche per ricovero di truppe, per magazzini di vettovagliamento e deposito di munizioni, per le casse da imballaggio dei proiettili, per le armature di gallerie e di trincee, per sostegni di reticolati, costruzioni di ponti, passerelle, zattere, barche, carri da trasporto, ecc. La mancanza del carbone, sostituito con la legna nelle industrie, nell'uso domestico e per riscaldamento, ha dato vita ad una grande industria di guerra: « la distruzione del bosco » fatta senza regola e senza rispetto alla conservazione.

Il Commissariato Combustibili Nazionali, il Commissariato Militare, i Consorzi, gli Enti appositamente costituiti, ed i Privati, pur compiendo opera necessaria anzi indispensabile e che ha portato valido ed indiscutibile aiuto per il conseguimento della vittoria, si sono dati al saccheggio dei boschi e delle dotazioni arboree delle campagne. Sono più di 100 milioni di tonnellate di legname distrutto, e tante altre se ne stanno distruggendo per far fronte specialmente alla mancanza di carbone.

Prima della guerra camminavamo verso la carestia del legname, ed ora vi si va di corsa. Scegliere le piante adatte e rimboschire è opera altamente patriottica e rimunerativa, è un dovere di tutti i proprietari di terreni. Dal Governo venga l'esempio: non un metro quadrato di terreno deve restare improduttivo! Dove non vegetano i cereali vegeteranno le piante; da quelli avremo il pane, da queste la materia prima per l'industria.

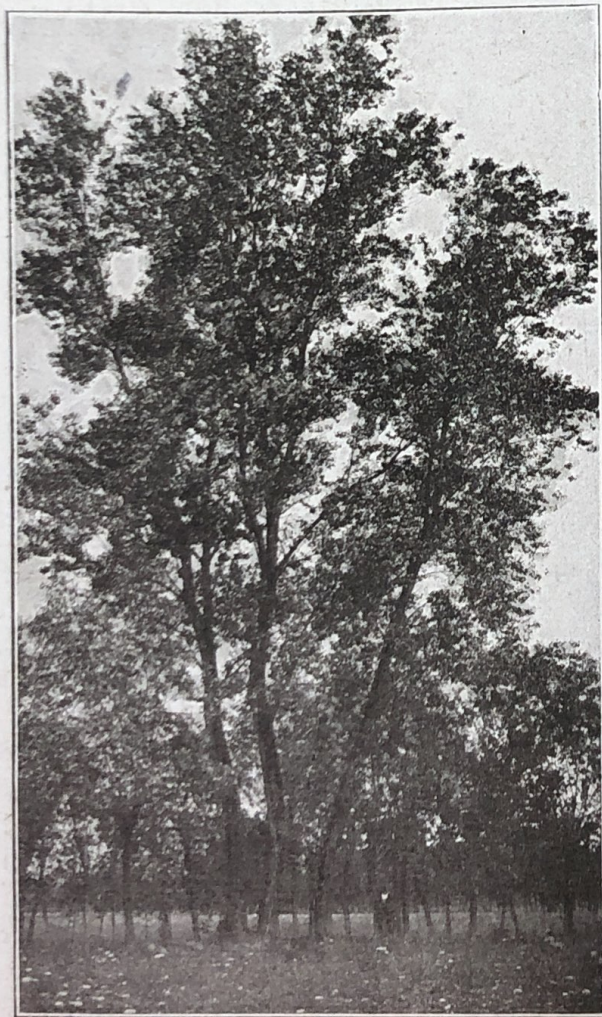
***

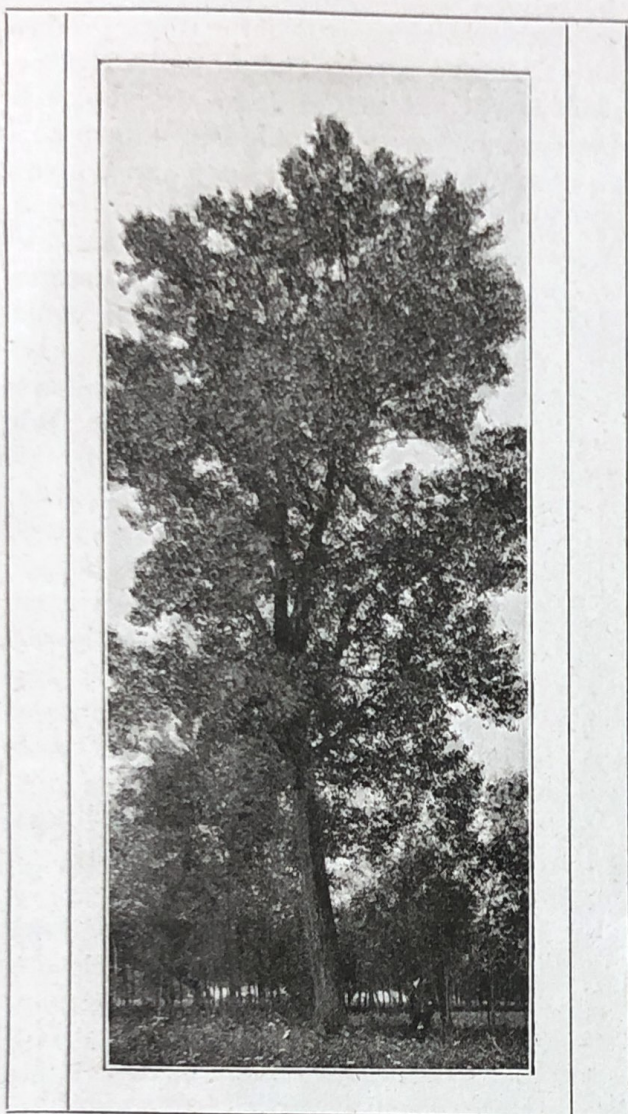
Il pioppo è la pianta che cresce rigogliosa in tutti i terreni, dal litorale agli 800 metri di altitudine. Si divide in tre gruppi: piop-

pi bianchi, neri, balsamici, ai quali appartengono molte varietà. L'« albera » o pioppo nostrano del gruppo *Populus Nigra*, ed il *Canadensis* dei balsamici sono le specie più apprezzate e preferite per la buona consistenza legnosa e per la precocità.

Il pioppo nostrano era coltivato già dai Romani, e, secondo la loro consuetudine di intitolare determinate specie di piante alle divinità, era attribuito alle Muse. Il *Canadensis* fu importato dall'America da circa un secolo. In Italia, per la sua corteccia liscia grigio-verdastra, i rami quasi orizzontali, le foglie di colore bruno-chiaro in prima vegetazione poi di un bel verde intenso, ed il suo aspetto, che dà l'idea di un grande cono, fu per molto tempo coltivato come pianta ornamentale; solo da un ventennio se ne è estesa la coltivazione.

Al pioppo, e per preferenza al *Canadensis* per le sue proprietà speciali, spetta il primo posto nei rimboschimenti e nelle dotazioni arboree delle campagne; vive in tutti i terreni, anche nei più poveri, ama il fresco e l'umidità, ma resiste molto bene all'asciutto ed alle temperature elevate. Ha un incremento rapido, e, mentre darà a breve scadenza larghi profitti al coltivatore, metterà in valore molti terreni abbandonati perchè refrattari ad altre coltivazioni.

FILARE DI PIOPPI CANADESI.

IL PIOPPO NOSTRANO (25 ANNI).

Le pianticelle o barbatelle di pioppo canadese provenienti dai vivai, di 2 a 3 metri di altezza, messe a riposo in terreni di media fertilità, in 10 anni raggiungono dimensioni sufficienti per l'atterramento, con masse legnose di circa un metro cubo. Dai tronchi fino a 25 centimetri di diametro si ricavano tavole e travetti per la costruzione; gli altri, compresi fra i diametri di 25 e 10 centimetri, sono dati alle cartiere, che li trasformano in cellulosa ed in pasta per fabbricare la carta; dalla cellulosa, oltre la carta, si ricavano parecchi altri importantissimi prodotti.

UN BEL PIOPPO NOSTRANO (35 ANNI).

Il legname di questa utile varietà di pioppo ha consistenza compatta e resistente, ed essendo di facile lavorazione è il materiale preferito per fabbricare mobili, e per tutti i lavori del falegname; è adoperato nelle costruzioni di ponteggi, orditure di tetti e soffitti, nelle armature, specialmente in quelle degli scavi di gallerie; serve al tornitore, alle fabbriche di zoccoli e giocattoli, per fare casse e paglia da imballaggio, per fabbricare i fusellini per i fiammiferi. Dal pioppo si ricava la lana vegetale e la così detta treccia di paglia per fare cappelli (molti *panama* sono di pioppo!), zerbini, soppedanei, ceste e cento altri oggetti di uso comune.

***

Ma se la richiesta di legname di pioppo, per queste ed altre industrie, ascende a parecchie migliaia di tonnellate, quantitativi ancora molto maggiori ne domandano le fabbriche di pasta di legno per la carta, e di cellulosa; e tante altre fabbriche dovrebbero sorgere per produrre il fabbisogno nazionale di questi prodotti.

Il problema della carta, che oggi forma oggetto di gravi preoccupazioni, da solo basterebbe a persuadere i proprietari di terreni e gli agricoltori a fare grandi piantagioni di pioppo. Per fabbricare la carta per un giornale di ordinarie dimensioni, e che abbia la tiratura di 100.000 copie, occorrono circa 6 tonnellate di legno di pioppo al giorno; 2190 in un anno. Si pensi a tutti i giornali che si stampano in Italia, alle pubblicazioni periodiche, ai libri, alle affissioni per pubblicità, agli avvisi, al consumo della carta da scrivere negli uffici, nelle scuole e nell'uso privato, per imballaggio ed avvolgimento, per la confezione delle scatole, per tappezzeria nelle moderne abitazioni, ecc. e con amarezza ci verranno davanti agli occhi le grandi estensioni dell'Agro romano, delle maremme toscane, le lande deserte dell'I-

PIOPPI CANADESI DI 4 ANNI.

talia Meridionale e della Sicilia, le brughiere della Lombardia e del Piemonte, le immense zone delle golene fluviali, abbandonate perchè sommergibili nelle piene, le scarpate degli argini, e tutti quei terreni che per svariate ragioni sono incolti... e che noi vorremmo vedere trasformate in tanti boschi di pioppo!

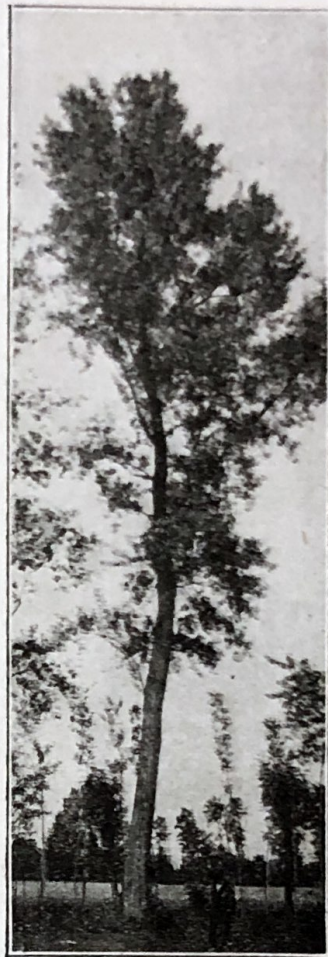
La cellulosa, pasta di legno ottenuta per processo chimico, al pari della carta preoccupa gli industriali. Con la cellulosa si fabbrica la fibra isolante, impiegata largamente nelle industrie elettriche. La cellulosa, trattata coll'acido nitrico produce il cotone fulminante, con cui si fabbricano le polveri esplosive senza fumo e la dinamite. Con fulmicotone e canfora si ottiene il celluloide da tutti conosciuto. Di celluloide si fanno svariati oggetti personali, arnesi domestici e giocattoli; di celluloide sono le pellicole fotografiche e cinematografiche. Lavorata insieme con stracci di cotone si trasforma in una sostanza vischiosa, che filata e tessuta dà drappi della morbidezza della seta, messi in commercio sotto al nome di seta artificiale. Sottoposta a forti pressioni, pur mantenendosi elastica, diviene talmente compatta da resistere anche ai proiettili delle grosse artiglierie, e le pesanti corazze delle navi dovranno forse un giorno cederle il posto. In America si sono fatte ruote per veicoli che hanno dato splendidi risultati. Il pegamoide o cuoio artificiale si ottiene con la combinazione del celluloide con olio di ricino, e questo prodotto, destinato anche a surrogare il cuoio nella fabbricazione delle calzature, si usa, dopo gli enormi rincari del cuoio naturale, per confezionare eleganti ed economiche valigie, borse da viaggio, scatoloni, fogli per tappezzerie e rivestimenti, passatoie, ecc. L'acido solforico converte la cellulosa in idrocellulosa, che sotto la prolungata azione dell'acido e del calore si trasforma in destrina, e quindi in zucchero. E qui non è certo finita la serie dei trovati della chimica.

CANADESI DI SEI ANNI DI RIPOSO.

Anche le foglie secche del pioppo dànno origine ad una vasta e lucrosa industria. Da risultati di esperimenti fatti in Francia si apprende, che, separate le nervature dai lembi fogliari, dalle prime, con processo facile ed economico, si ricava una buona pasta per carta; e dai secondi, compressi in mattonelle, un ottimo combustibile. I lembi fogliari, distillati a secco, dànno un carbone di facile agglomerazione e di alto potere calorifico (6500-7000 calorie), del catrame, dell'acido pirolegnoso e dell'acetone. Mescolati con melassa, dànno un panello paragonabile a quello di fieno. Da una ton-

nellata di foglie si ricavano: kg. 250 di pasta per carta; kg. 200 di carbone, ovvero 500 di polvere alimentare per fare panelli; kg. 30 di catrame; kg. 1 di acido pirolegnoso, e kg. 0.600 di acetone

***

Al pioppo dovrebbe essere affidato un altro grande compito: *la conquista del deserto*. È noto che le sabbie dei deserti, trasportate dai venti che provengono dalla direzione del mare, formano delle dune in continuo movimento, e che questa è la ragione principale dell'impossibilità di coltivarle, benchè spesso siano molto fertili. Ora, le piante contrastano i venti, e sono un valido riparo la cui azione si spinge fino ad una certa distanza proporzionale all'altezza di esse, e il bosco, inoltre, modera la temperatura e provoca le piogge. Se ai margini dei deserti, partendo dalle zone vegetali o dalle oasi, si facessero delle circoscrizioni con piantagioni di pioppi, progredendo anno per

PIOPPO NOSTRANO A 15 ANNI.

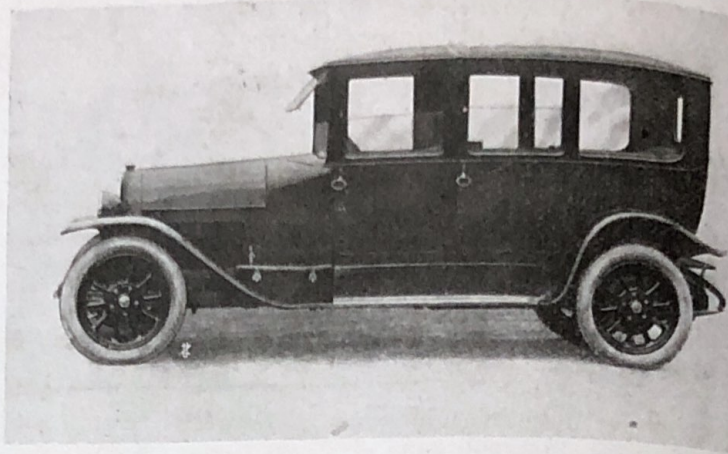
POPULUS NIGRA.

anno sistematicamente, il deserto dovrebbe a poco a poco scomparire, e nel bosco maturo, a 10 anni dal primo impianto, con opportuni e razionali abbattimenti che conservassero filari rinnovabili a coronamento delle divisioni dei campi, si troverebbero larghe zone di terreni coltivabili.

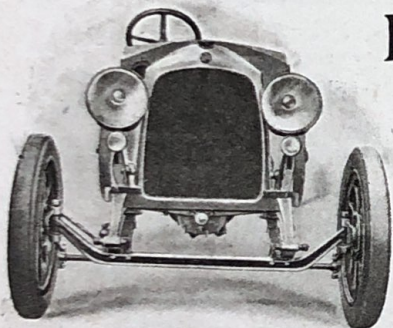
I lettori de « Le Vie d' Italia » conoscono già ciò che s'è fatto in Tripolitania in questo campo: nel numero dello scorso giugno se ne è parlato e le fotografie di pioppi piantati sulle dune mobili, per fissarle, sono molto interessanti.

Il valore dei terreni così trasformati, il ricavo dei legnami e delle foglie, le industrie che sorgerebbero in luogo, l'agricoltura vivificata, rappresenterebbero molti milioni, che oggi vanno perduti tra tanta indifferenza e indolenza.

CESARE NADALINI.

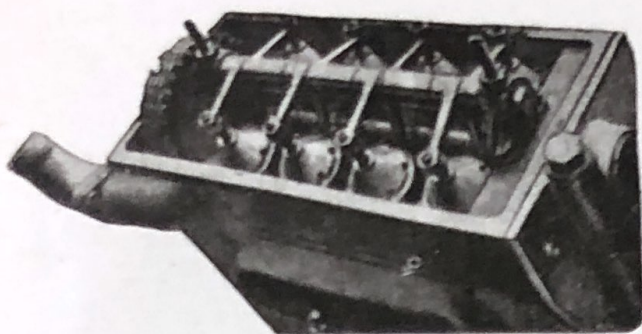
I PROGRESSI DELL'AUTOMOBILE ALL'ULTIMO SALON PARIGINO

LA CARROZZERIA DI GRAN LUSSO.

Il Salon *dell'Automobile di Parigi, svoltosi nell'ottobre di quest'anno per la prima volta dopo sei anni di sospensione causati dalla guerra, ha avuto un grande successo, per numero di partecipanti e di visitatori, e per interesse del materiale esposto. Anche l'Italia ha partecipato largamente alla Mostra, con veicoli da turismo e veicoli industriali. I suoi* stands *furono oggetto di particolarissima attenzione. La nostra industria seppe distinguersi nettamente anche nel largo numero dei concorernti: esposero Bianchi, Chiribiri, Diatto, Fiat, Itala, Lancia e Spa tra i fabbricanti di vetture; Pirelli per i pneumatici; Marelli per i magneti, e qualche Casa di accessorî. Le nostre incisioni riproducono appunto vetture italiane.*

Siamo lieti di offrire una rassegna delle nuove tendenze e dei perfezionamenti che si notarono al Salon, *rassegna compilata per* Le Vie d'Italia *e dal punto di vista che più interessa i nostri lettori da un egregio competente francese.*

Il *Salon* dell'Automobile tenutosi a Parigi nel mese di ottobre è stato un vero trionfo per quest'industria. Malgrado l'interruzione di sei anni, cagionata dai terribili avvenimenti svoltisi, esso ha dimostrato che l'industria automobilistica non ha perso nulla delle sue qualità di iniziativa, di audacia e di ricerca costante del meglio che ne hanno fatto l'industria più moderna e più progressiva. Senza attaccarsi oggi oltre misura al punto di vista tecnico, ci proponiamo di esaminare più particolareggiatamente il *Salon* di Parigi dal punto di vista dell'utilizzazione della vettura e del suo impiego sia per il turismo che per gli affari.

Ciò che colpisce particolarmente quando si esamina l'assieme della costruzione automobilistica attuale è che le vetture appaiono più nettamente specializzate che per il passato. Nell'anteguerra sembrava che i costruttori si attaccassero innanzitutto a stabilire ciascuno un certo numero di modelli ripartiti secondo una certa gamma di potenze senza troppo impensierirsi dell'utilizzazione pratica di ogni veicolo. Oggi sembra al contrario che ogni tipo di vettura sia ispirato precisamente dalla considerazione dell'impiego a cui è destinato.

***

Tre tipi di veicoli sono più particolarmente in evidenza nella costruzione attuale. Sono, da una parte, la vettura di lusso, molto potente, molto rapida, molto comoda e nella quale sembra che si sia ricercata la riunione di tutte le qualità. In secondo luogo la vettura di sport, di dimensioni più ridotte, nella quale il costruttore si è proposto di ottenere una grande velocità senza tuttavia farla pagare troppo cara, sia quanto a prezzo d'acquisto, sia quanto a consumo. In terzo luogo, la vettura utilitaria, nella quale si è cercato il massimo di economia, sia come prezzo d'acquisto che come spesa chilometrica. Questi tre tipi rispondono a bisogni perfettamente definiti e sono perciò nettamente caratterizzati.

VALVOLE "IN TESTA,, E DISTRIBUZIONE.

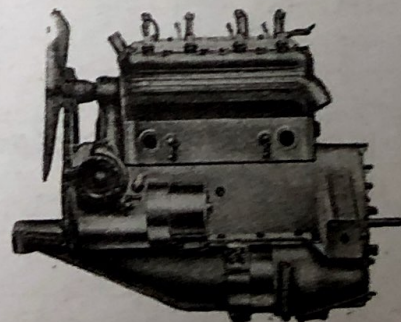
La vettura di lusso è sempre fornita di un motore estremamente potente ed in generale a sei o otto cilindri, motore generalmente ad alto rendimento e con tutti i dispositivi adatti a questo scopo: culatte emisferiche, valvole in testa dei cilindri, ecc. Questi motori, esposti al catalogo con l'indicazione di 30-40 o 50 HP. possono in realtà sviluppare una potenza effettiva che varia fra i 70 e i 150.

Si è domandato sovente quale interesse ci sia a costruire motori tanto potenti. Si obbietta che la strada non permette che ben raramente di raggiungere le velocità che esse possono fornire. Molti di essi possono consentire la velocità di 140 km. all'ora e poche sono le strade in cui questa velocità possa essere conseguita senza pericoli e pochissimi i conduttori capaci di guidare alla perfezione a questa andatura. Ma l'interesse reale di tali motori non sta solo nella velocità massima che permettono di ottenere, ma soprattutto nella grande riserva di potenza che essi hanno sempre disponibile. Tale riserva permette delle riprese di velocità rapidissime dopo i rallentamenti; permette inoltre di superare le salite a grande andatura senza cambiare di velocità o quasi senza rallentare.

UN BEL BLOCCO A 6 CILINDRI.

Ne risulta che, contrariamente all'opinione comune, queste vetture tra le mani di un buon conduttore sono meno pericolose che altre di potenza molto inferiore, poichè permettono d'ottenere un'eccellente media di marcia senza richiedere per ciò una grande velocità in piano. L'automobilista, conducendo una vettura che non può superare i 60 all'ora, sarà sempre tentato, quando percorre una lunga tappa e non vuol perdere troppo tempo, di spingere la vettura al massimo appena il profilo della strada lo permetterà. Quello invece che possiede una vettura a grande potenza non esiterà mai a rallentare ogni volta che la sicurezza lo esigerà, poichè sarà sempre sicuro di riprendere velocità molto rapidamente e di non perdere che il minimo necessario di tempo. Con una tal vettura sarà, per esempio, possibile di ottenere una velocità media di 60 km. su un lungo percorso, senza sorpassare in nessun punto i 70 all'ora e rallentando in tutte le curve e in tutti gli abitati. Si vede così l'interesse che presenta l'alta potenza di un motore in rapporto col peso della vettura e con la facilità di condotta che ne risulta.

Ma, perchè queste vetture offrano ai loro passeggeri tutta la sicurezza desiderabile, esse dovranno essere munite di freni estremamente potenti ed assolutamente sicuri. La maggior parte di questi tipi esposti al *Salon* erano muniti del freno sulle quattro ruote, il quale può provocare l'arresto della vettura molto più rapidamente che il freno solo sulle ruote posteriori ed evita ogni pericolo di slittamento.

La vettura di sport, pur essendo molto meno forte che la precedente, permette tuttavia di ottenere grandi velocità. Ma i costruttori di questo genere di vetture non hanno tutto sacrificato alla ricerca della velocità e del conforto; hanno tenuto conto in gran parte del fattore « economia ». Perciò queste vetture sono sempre studiate in vista di ottenere il massimo di leggerezza ed il loro motore in vista di un consumo ridotto al minimo. Sono motori a debole cilindrata, generalmente con grandissima velocità rotativa e di una potenza specifica molto elevata. Spesso sono di una cilindrata intorno

BLOCCO MOTORE A 4 CILINDRI D'UN TIPO ECONOMICO.

a 3 litri e forniscono una potenza di circa 60 cavalli.

Da ultimo vediamo la vettura utilitaria, che mira soprattutto alla economia.

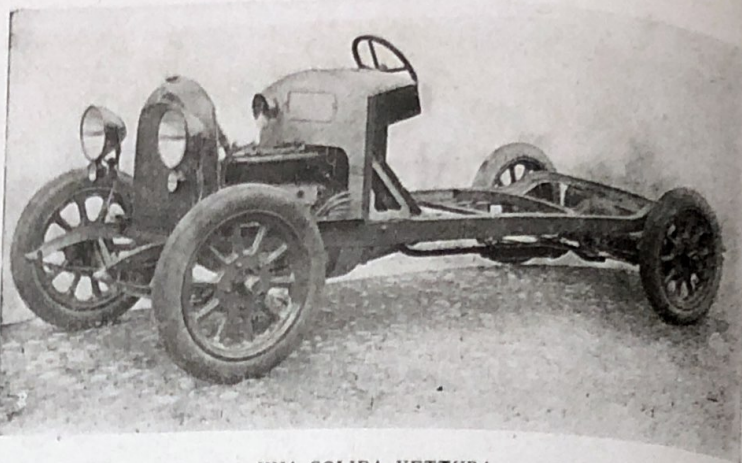
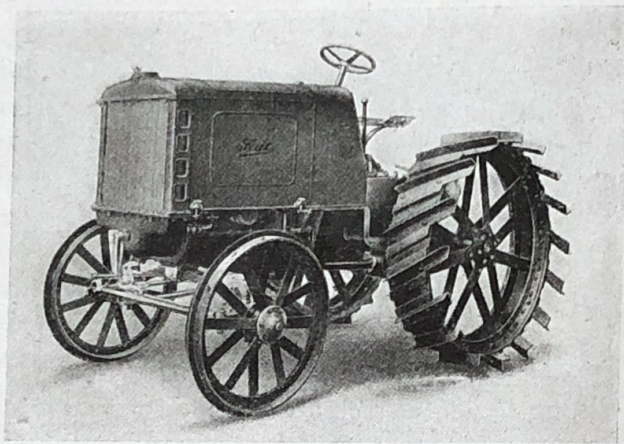
UNA SOLIDA VETTURA.

Essa è munita di un motore relativamente poco potente, catalogato 10 HP., ma che ne sviluppa in realtà da 15 a 20. È costruita quanto più leggermente è possibile ed è destinata prima di tutto al servizio di città che esigono il medico, l'uomo d'affari, l'industriale, il commerciante, oppure al piccolo turismo per passeggiate domenicali. La sua velocità e le sue comodità sarebbero insufficienti per quelli che desiderano compiere lunghissime tappe.

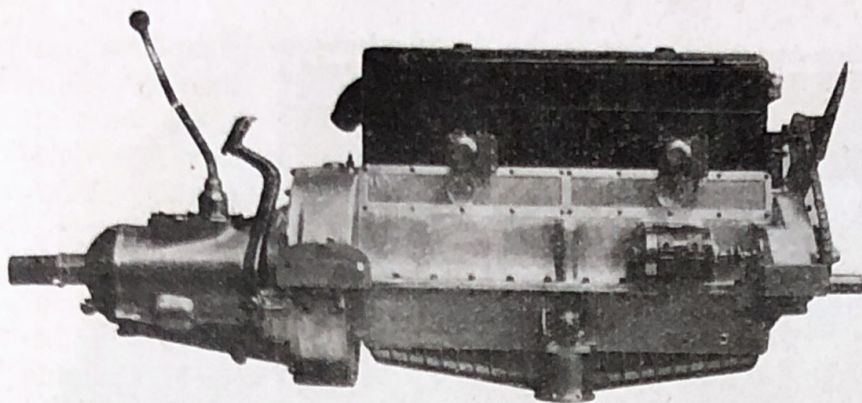
***

Esaminiamo ora i nuovi dispositivi esposti al *Salon* ed aventi lo scopo di rendere più piacevole e pratico l'uso delle vetture.

PER LA MOTOCULTURA.

Uno di questi, che ci viene dall'America e che si è mostrato al *Salon* in gran favore, consiste nel far arrivare la benzina al carburatore per aspirazione, per mezzo di apparecchi chiamati aspiratori, elevatori o *exhausters*. Sinora i procedimenti usati erano per lo più soltanto due: in uno l'essenza affluiva per semplice gravità al carburatore dal serbatoio collocato superiormente; nell'altro il serbatoio era collocato posteriormente alla vettura e più in basso che il carburatore ed il carburante era fatto salire a questo per mezzo della pressione, ottenuta con una pompa alla partenza, poi coi gas dello scappamento. Il primo aveva spesso un volume insufficiente data la posizione del serbatoio presso il motore; il secondo era spesso perturbato dalle irregolarità di funzionamento della pompa e dalle fughe di pressione.

Il sistema per aspirazione riunisce i vantaggi di questi due dispositivi senza averne gli inconvenienti. Esso conserva posteriormente alla vettura un serbatoio di grande capacità, ma la benzina è inalzata, per mezzo della depressione che regna nella tubazione d'ammissione del motore, fino ad una *nourrice,* collocata sopra il carburatore e che contiene sempre una certa riserva sufficiente per mettere in moto il motore. D'altra parte il sistema funziona senza bisogno di pressione e con tubi molto ridotti, sì che gli inconvenienti sono minimi.

UN TELAIO DI PICCOLA VETTURA.

***

L'illuminazione elettrica ha soppiantato completamente su tutti quanti i telai, anche i più piccoli, i vecchi sistemi. Non è necessario insistere sui vantaggi che essa presenta: maggior potenza, pulizia, facilità di accensione e di estinzione, soppressione di manipolazioni noiose, ecc. Sempre adattata dai

LA SEMPLICITÀ DI LINEA D'UN BLOCCO MOTORE A 8 CILINDRI COL CAMBIO.

costruttori stessi che ne hanno previsto nello studio della vettura il collocamento e il comando, essa non dà più luogo agli inconvenienti lamentati altre volte e che provenivano non dagli apparecchi in se stessi, ma dalla loro installazione difettosa su un telaio dove nulla era stato previsto per riceverli.

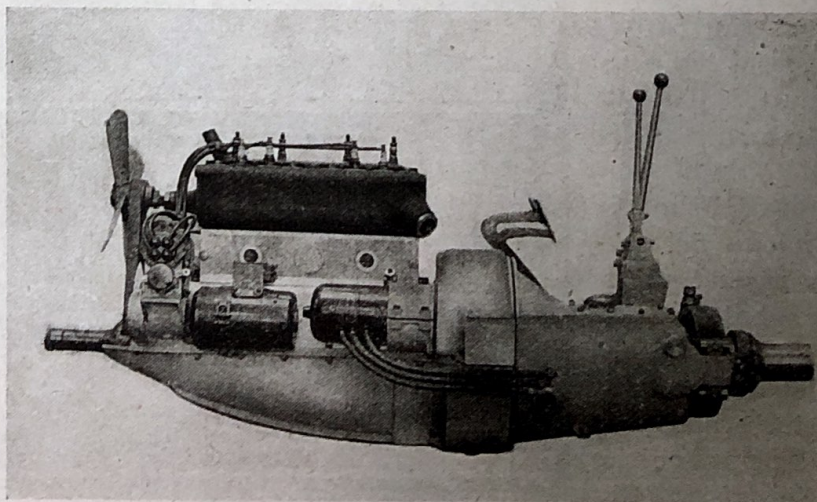
Disponendo in tal modo di una fonte di energia elettrica sempre pronta ad entrare in azione, era naturale che le si domandasse anche di provvedere alla messa in moto del motore.

Perciò tutti i tipi moderni sono muniti di una messa in marcia automatica azionata generalmente dall'elettricità. Un motore elettrico ausiliario è disposto in maniera di poter far girare il motore ad esplosione e quando il conduttore vuol provocare la partenza di quest'ultimo non ha che ad immettere nel motore elettrico la corrente di una batteria di accumulatori, sia per mezzo di un contatto a piede sia premendo un bottone.

Il motore elettrico e la dinamo d'illuminazione possono costituire due organi distinti oppure essere riuniti in uno solo: si utilizza così il principio della reversibilità delle macchine dinamo-elettriche. Queste due soluzioni hanno incontrato all'incirca lo stesso favore e funzionano egualmente bene.

Ma non soltanto l'elettricità può assicurare la messa in marcia del motore: alcuni costruttori hanno pensato, a questo scopo, all'aria compressa da utilizzare come organo di messa in moto del motore ad esplosione che essi fanno funzionare come motore ad aria compressa. A tal fine la vettura è munita di un serbatoio in cui l'aria è mantenuta ad una certa pressione per mezzo di un piccolo compressore azionato sia direttamente dal motore sia da un ingranaggio applicato al cambio di velocità. Questo serbatoio alimenta un distributore comandato dall'albero delle camme del motore ad esplosione, serbatoio che dirige l'aria compressa al cilindro che si trova all'inizio della fase di aspirazione. Quando si mette in comunicazione il serbatoio col distributore, il motore comincia a funzionare sotto l'azione della pressione dell'aria ed acquista così una velocità sufficiente per provocare l'aspirazione del carburatore e la produzione della scintilla del magnete. A questo istante si producono le prime esplosioni ed il motore continua allora il suo funzionamento normale secondo il suo ciclo. Questo sistema è dovuto al prof. Letombe: è stato applicato con molto successo non solo ai motori d'automobile ma anche a quelli industriali fissi ed a quelli più potenti d'aviazione.

***

Per ciò che concerne gli apparecchi di segnalazione, la presenza su quasi tutti i telai di una batteria d'accumulatori mantenuta in carica dalla dinamo d'illuminazione ha messo in gran favore i segnalatori elettrici. Moltissime vetture sono state munite di questi dai costruttori stessi, che dispongono l'apparecchio sotto il cofano fissandolo al cruscotto. Esso è così protetto non soltanto contro i possibili urti, ma anche contro le intemperie e non arrischia di diventare rauco o

MOTORE, INNESTO, CAMBIO E MESSA IN MOTO ELETTRICA.

muto riempiendosi d'acqua o di fango nei giorni di pioggia. Non insudiaciandosi, non esige che un minimo di manutenzione.

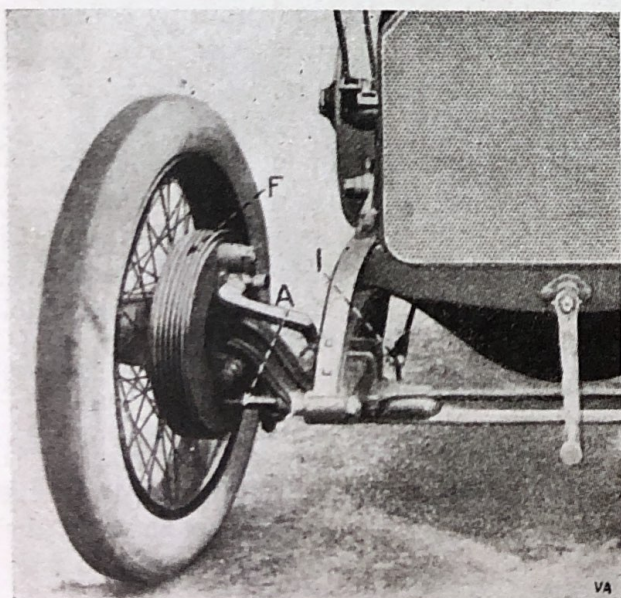
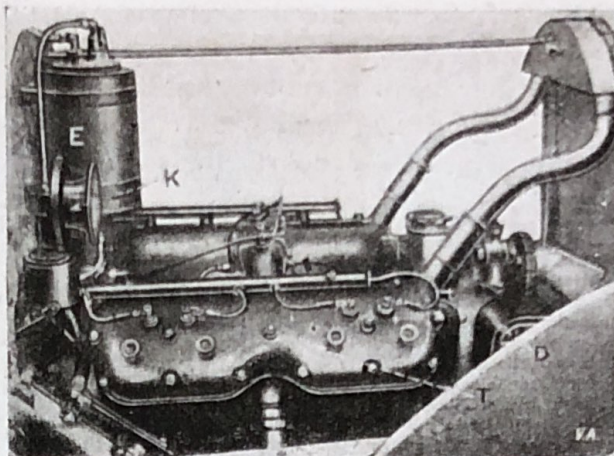
Se si vogliono ottenere su strada le grandi velocità senza essere obbligati a rallentare continuamente, bisogna poter avvertire i passanti tanto più da lontano quanto più rapida è la vettura, per dar loro il tempo di lasciare il passaggio libero. Una vettura a grande velocità deve quindi essere munita di un apparecchio avvertitore molto potente con cui sia possibile in tutti i casi farsi sentire sia dal contadino addormentato sul suo carretto sia dal conduttore dell'autocarro assordato dallo strepito del suo veicolo o del suo carico. Sembra che il meglio che si sia ottenuto con questo scopo sia l'apparecchio *Strombos,* alimentato da aria compressa ad una pressione abbastanza alta qual'è quella che può fornire un apparecchio di messa in moto automatica Letombe. Con una pressione di sei atmosfere, questo apparecchio, quand'è messo in comunicazione col serbatoio d'aria, manda un vero ruggito che si sente a forte distanza.

Poichè consideriamo le applicazioni dell'aria compressa all'automobile, non dimentichiamo i gonfiatori di pneumatici che figurano ora su gran numero di telai accurati. Sta per venire il tempo in cui nessuna vettura sarà consegnata senza uno di questi apparechi, e il gonfiamento a mano, faticoso e barbaro, sparirà quanto prima. Questi gonfiatori possono essere disposti in vari modi: sia collocati sul motore stesso e comandati dagli organi di distribuzione, sia collocati so-

VETTURE ITALIANE: LA SVELTA LINEA DA TORPEDINIERA.

pra il cambio di velocità e comandati da uno degli ingranaggi di quest'ultimo. In tutti i casi essi sono muniti di un piccolo innesto che permette di metterli in azione al momento voluto e di arrestarli tosto che il gonfiamento è giunto al punto giusto.

***

I contatori chilometrici e gli indicatori di velocità costituiscono un accessorio il cui impiego è per così dire obbligatorio su una buona vettura. Come per le installazioni elettriche, troppo a lungo si è lasciata la cura del loro impianto al cliente stesso e, come per quelle installazioni, ne è spesso risultato un funzionamento difettoso che proveniva da un'installazione insufficientemente curata o eseguita in condizioni difficili. S'incontravano persino vetture in cui era impossibile trovare sulla trasmissione un luogo adatto al collocamento di un comando per l'indicatore e si era spesso costretti su queste vetture a farlo comandare dalle ruote anteriori, ciò che costituisce, com'è noto, la peggiore delle disposizioni. Sulla maggior parte dei tipi moderni il costruttore ha previsto e disposto egli stesso un comando meccanico dell'indicatore di velocità. Ciò libera il proprietario della vettura dai fastidi che gli cagionano le corregge di comando ed assicura nello stesso tempo all'apparecchio un funzionamento molto più preciso. In generale questo è ingranato sull'albero cardanico subito dopo il cambiamento di velocità per mezzo di un paio di pignoni elicoidali o diritti. Qualche volta, nelle vetture in cui la presa diretta si fa all'estremità posteriore della scatola del cambio di velocità, il comando dell'indicatore si fa all'estremità dell'albero intermedio. I due dispositivi funzionano egualmente bene.

FRENO SULLE RUOTE ANTERIORI.

MOTORE FRANCESE A 8 CILINDRI A V (OSSERVARE IN E L' "EXHAUSTER,,).

Quanto all'apparecchio stesso esso è generalmente fornito dal costruttore col telaio ed installato sul cruscotto.

In tutte le vetture moderne il cruscotto è in alluminio ed una parte di esso è particolarmente destinata agli apparecchi che debbono dare al conduttore il controllo della marcia. Tali apparecchi sono in generale oltre all'indicatore di velocità, il quadro di distribuzione dell'illuminazione elettrica, il bottone di messa in moto, qualche volta un manometro per la circolazione dell'olio o dell'acqua e spesso infine anche un orologio. Tutti questi apparecchi, disposti elegantemente e incastonati in una zona speciale del cruscotto, dànno a questa parte della vettura un carattere nitido e meccanico, che non ha nulla dell'aspetto goffo e spesso sudicio che presentava l'antico cruscotto di legno, poco solido e ingombro di ingrassatori e di altri strumenti, disposti a caso secondo la fantasia del compratore.

***

La preoccupazione di ridurre al minimo le fermate dovute ai pneumatici, ha sviluppato considerevolmente l'impiego dei cerchioni smontabili e soprattutto delle ruote staccabili.

Attualmente si può dire che si è avuto un vero trionfo per queste ultime, che stanno soppiantando i primi. Quanto alla ruota di legno, ha perduto moltissimo terreno.

I differenti sistemi di ruote amovibili che

s'incontrano, possono classificarsi in tre categorie:

In primo luogo la ruota a raggi metallici di filo d'acciaio, di cui i tipi principali sono quelli di Rudge-Whitworth, Dunlop, R. A. F. Essa sembra attualmente la regina incontestata per il grande turismo e per le vetture rapide a cagione della sua resistenza ad ogni sforzo, della sua leggerezza, della facilità del suo smontaggio e della grande economia di pneumatici che procura. Suoi unici inconvenienti sono: un prezzo elevato e la leggera difficoltà che presenta la sua pulizia.

L'ASPETTO MECCANICO ED ELEGANTE DEL CRUSCOTTO MODERNO.

In secondo luogo la ruota tipo Sankey, che presenta l'aspetto di una ruota di legno ed è costituita da due mezze ruote di lamiera imbottita collegate nel piano mediano della ruota con una saldatura autogena. Meno leggera della precedente, essa è di facile pulizia e sembra convenire più particolarmente alle vetture di città.

UN "EXHAUSTER,,

A, punta che chiude l'aspirazione.
B, valvola per l'aria.
C, aspirazione.
D, benzina.
G, galleggiante.
K, tubo comunicante col carburatore.
L, serbatoio esterno.
V, arrivo della benzina al serbatoio.

In terzo luogo la ruota di lamiera imbottita a disco pieno, di cui moltissimi esemplari furono esposti al *Salon*. Il suo maggior vantaggio è l'estremo buon mercato e la facilità di pulirla. Per contro, sembra presentare un certo numero di inconvenienti che limiteranno il suo impiego a casi ben determinati. Le si rimprovera di non possedere la stessa resistenza che la ruota a raggi metallici e di torcersi e discentrarsi facilmente non solo per urti trasversali, ma anche in una svolta presa un po' seccamente. Quando essa si torce, il raddrizzarla sembra presentare gravi difficoltà. Le si rimprovera pure di essere molto sonora e di amplificare i rumori della vettura, particolarmente quelli del ponte posteriore. Infine è certo che è sensibilmente più pesante che la ruota a raggi metallici e non prolunga, come quest'ultima, la durata delle gomme.

Per tutte queste ragioni le ruote a disco pieno sembrano riservate alla vettura a buon mercato, di debole potenza e poco rapida, o ai camioncini.

***

Il *Salon* di Parigi aveva un gran numero di carrozzerie d'aspetto molto elegante. Si tratti di guide interne, di *limousines*, di torpedo, le linee sono sempre più sobrie e nette e tendono a continuarsi senza interruzione da un'estremità all'altra della vettura. La sagoma della vettura moderna di grande turismo è caratterizzata da un radiatore e da un cofano molto alto che continua posteriormente con una linea quasi orizzontale raccordandosi col resto della carrozzeria. L'insieme della vettura offre così l'aspetto di un cacciatorpediniere e desta la stessa idea di velocità che questo levriero dell'Oceano.

Per non alterare l'armonia delle linee di queste carrozzerie è stata disposta posteriormente, nello spessore della parete, una custodia nella quale si ripiega la capote dissimulandola completamente. Quel goffo fascio di legni e di tela, che deturpava la parte posteriore delle nostre vetture e ricordava i carri dei contadini, non rompe più la continuità di linee di un bel torpedo e non crea alle grandi velocità un'inutile resistenza alla marcia della vettura.

Segnaliamo infine l'impiego fatto da alcu-

ne Ditte di carrozzerie completamente in alluminio, ciò che permette di costruirle con processi intieramente meccanici, sì da diminuirne il costo e da conferir loro una grande leggerezza. In un altro ordine di idee segnaleremo la nuova carrozzeria trasformabile della Casa Belvalette, la quale consiste in una guida interna che può scoprirsi completamente ed i cui vetri possono sparire nello spessore della carrozzeria sì da trasformarsi in un elegante torpedo.

Infine certi costruttori, preoccupati di fornire alla loro clientela tutta la sicurezza possibile, hanno spinto questa cura fino a munire i loro telai di un sistema destinato ad impedire il furto della vettura. Questo sistema blocca il meccanismo in maniera d'impedire non solo la messa in marcia ma anche il rimorchio del veicolo. È difficile spingere più lontano la cura dei comodi del cliente.

Si vede da ciò, pur lasciando da parte tutto quello che è più particolarmente di dominio della tecnica, che il *Salon* di Parigi ha segnato un grande progresso su tutti i *Salons* precedenti in tutti i punti che possono interessare il turista.

Le nostre vetture non solo sono diventate più potenti, più rapide e più economiche, ma il loro uso diventa di giorno in giorno più pratico e più piacevole. E l'ultima qualità non è meno importante della prima.

Ing. A. CONTET.

Tripoli stazione di sverno.

La futura floridezza della Tripolitania sarà tanto più grande quanto maggiore diverrà la conoscenza delle nuove terre africane da parte degli italiani.

La Tripolitania non è la Somalia o l'Eritrea, regioni non accessibili a tutti; essa si trova in posizione privilegiata, a sole ventiquattro ore da Siracusa, a quarantotto da Roma: appena saranno ristabilite le comunicazioni regolari sarà agevole a qualunque cittadino, anche di modeste condizioni, di recarsi in Libia, almeno una volta durante la vita.

Su tale concetto hanno già insistito gli appassionati della Colonia; ed ora vi ritorna, sotto un altro punto di vista, una corrispondenza assai opportuna del *Corriere d'Italia*. Essa vorrebbe attrarre a Tripoli una colonia scelta, ottenendo che venga abitualmente a svernarvi.

Basta presentare il progetto perchè sorrida a chiunque ami quelle terre; ma bisogna pensare seriamente ad abbattere i numerosi ostacoli che si frappongono alla sua realizzazione.

Supposto che le comunicazioni marittime riprendano il corso regolare e che cessino le difficoltà dei passaporti, ci troveremmo ancora di fronte a tre gravi problemi: la scelta della zona per i forestieri, la costruzione di alberghi e di numerosi villini, e l'allacciamento a Tripoli della zona prescelta, almeno mediante più corse giornaliere di tramvia. Intorno alla scelta del posto non possono sorgere gravi difficoltà. Mentre la zona ad ovest della città, da Bab el Gedid fino ad Hammangi, venne, nella mente degli ideatori, riservata agli impianti industriali, la zona ad est, da piazza dello Sparto alla Busetta, che comprende la pittoresca altura della Dahra e la collina di Sciara-Sciat, fu già, nel dimenticato piano regolatore, giustamente designata col nome « Zona dei Villini ». La designazione non poteva essere più felice.

Zona leggermente collinosa, elevata sul mare di qualche diecina di metri, magnificamente ventilata, con uno spettacolo incantevole, a sufficienza ricca di palme e di altri alberi frondosi, piena di verdeggianti giardini e di orti; essa potrebbe accogliere un centinaio e più di graziose palazzine con un piccolo giardino e trasformarsi, con un po' di buona volontà, in una minuscola riproduzione di quel delizioso lembo d'Italia che è la zona costiera fra Pisa e la Spezia.

A Tripoli il prezzo di un villino, ad uno o a due piani, per famiglia, compreso il terreno ed il giardino, in tempi normali potrebbe variare da un minimo di venticinquemila lire ad un massimo di centomila; per molti italiani, ma specie per gli arricchiti, lo spendere un centinaio di biglietti da mille per costruirsi un piccolo e delizioso nido a Tripoli, un caro *pied-à-terre* in Africa, non dovrebbe essere un sacrificio.

La nuova tassazione delle automobili

Con R. decreto 6 ottobre pubblicato il 18 novembre, sono state modificate le norme sulla determinazione della potenza dei motori d'automobili per l'applicazione delle tasse: ciò che, in lingua povera e a conti fatti, significa un aumento della tassa.

La formula stabilita col decreto sinora vigente era, per le vetture da passeggeri:

$$HP = 0{,}0525 \; n \; D^2$$

(in cui *n* è il numero dei cilindri, D l'alesaggio in cm.). La formula nuova corrispondente è:

$$HP = 0{,}08782 \; n \; V^{0{,}6541}$$

(in cui V è la cilindrata in cm^3). Si introduce quindi l'elemento *cilindrata*, mentre prima si considerava solo l'*alesaggio*.

Da una tabella completa, che appare sul fascicolo di dicembre della nostra rivista *Le Strade*, togliamo a titolo d'esempio l'indicazione della vecchia e della nuova tassazione per alcuni tipi più diffusi di motori a quattro cilindri.

DIMENSIONI DEL MOTORE (alesaggio × corsa)	VECCHIA TASSAZIONE	NUOVA TASSAZIONE
60 × 90	L. 185	L. 380
65 × 110	» 190	» 410
70 × 110	» 250	» 480
70 × 120	» 250	» 490
75 × 120	» 255	» 510
75 × 130	» 255	» 520
80 × 130	» 380	» 540
80 × 140	» 380	» 680
85 × 130	» 400	» 700
85 × 140	» 400	» 720
90 × 150	» 470	» 800
100 × 140	» 510	» 860
110 × 130	» 680	» 920
110 × 170	» 680	» 1060

Come si vede la tassa va dal raddoppiamento ed oltre, per certi tipi, all'aumento di un terzo, per certi altri. E l'aumento maggiore tocca le vetture più piccole, il minore le più potenti: criterio errato ed iniquo.

Anche più colpiti sono i veicoli industriali. Sinora gli autocarri godevano d'un trattamento di favore: nella formula per calcolare la potenza, un coefficiente 0,0350 sostituiva l'altro 0,0525 della formula per le vetture da passeggeri; la forza degli autocarri era così valutata un terzo meno di quella delle vetture. Ora la formula è unica per i due tipi di veicoli. Perciò l'aumento è per gli autocarri ancora più forte che per le vetture. Ecco qualche esempio: il *Fiat 15 ter* fissa da 141 a 324 e il *9000 C Spa* da 89 a 372: il quadruplo!

Una grave critica che si può fare alla nuova formula è che, nel calcolare la potenza dei motori, non tiene conto del numero dei giri che rappresenta il regime normale di ciascuno. A egual cilindrata un motore può fare 2000 giri, un altro 3000: ora questo pagherà come quello, pur sviluppando una potenza del 50 per 100 maggiore!

Il difetto attenua, è vero, l'ingiusto aggravamento riscontrato pei piccoli motori, poichè in genere questi fanno un maggior numero di giri dei grandi. Ma danneggia ancora di più gli autocarri, il cui regime è sempre notevolmente più lento che quello delle vetture da turismo.

Queste le più ovvie osservazioni che si possono fare al nuovo regolamento: e le esponiamo non per puro spirito di critica ma per desiderio d'equità.

Ma non possiamo trattenerci dall'aggiungere che, anche presa in sè, l'idea del fisco di gravare sulle automobili ci sembra infelice. L'automobile non è solo un oggetto di lusso: è, e sarà sempre più, un utensile di lavoro. È giustissimo tassare, e spietatamente, il lusso: ma per questo sono state già escogitate le nuove tassazioni dirette ed indirette sui patrimonî, sul reddito globale, e così via. Chi ha l'automobile come lusso deve già, anche per questo stesso fatto che lo accusa davanti all'agente delle imposte, subire un aumento nella valutazione della sua ricchezza: ha già assolto il suo dovere direttamente. Perchè tassarlo, o tartassarlo, anche indirettamente sulla sua vettura?

Ma chi si dà al lusso e tiene perciò la ricca *limousine* pagherà e non misurerà. Chi misura è invece colui che usa o vorrebbe usare la vetturetta utilitaria: il medico, il commerciante, ecc. Questi saranno i veri danneggiati; la nuova tassa porrà per essi un nuovo ostacolo all'acquisto dell'automobile.

E, in ultima analisi, l'industria automobilistica subirà un danno, più o meno grave, e il danno si tradurrà in un minor reddito che le industrie stesse daranno, con le loro imposte, al fisco. Questo avrà incassato, è vero, qualche centinaio di migliaia di lire in più prendendole agli automobilisti; ma anche qualche milione in meno, che non avrà potuto prendere ai fabbricanti d'automobili! E allora?...

NOTIZIE ED ECHI

Il tonnellaggio mondiale.

Nella *Rivista Marittima* è stata riportata la seguente importantissima statistica compilata dal « Lloyd's Register of Shipping » sulla situazione attuale del tonnellaggio mercantile mondiale, in base alle navi a vapore della stazza lorda superiore alle 100 tonn.:

PAESI	Giugno 1914	Giugno 1919	Differenza tra il 1914 e 1919	
	Tonn. lorde	Tonn. lorde	Tonnellate	Percentuale
Gran Bretagna	18.892.000	16.345.000	— 2.547.000	— 13.5
Dominii Britannici	1.632.000	1.863.000	+ 231.000	+ 14.1
Stati Uniti (mare)	2.027.000	9.773.000	+ 7.746.000	+ 382.1
» (laghi)	2.260.000	2.160.000	— 100.000	— 4.4
Ex Austria-Ungheria	1.052.000	713.000	— 339.000	— 32.2
Danimarca	770.000	631.000	— 139.000	— 18.1
Francia	1.922.000	1.962.000	+ 40.000	+ 2.1
Germania	5.135.000	3.247.000	— 1.888.000	— 36.8
Grecia	821.000	291.000	— 530.000	— 64.6
Olanda	1.472.000	1.574.000	+ 102.000	+ 6.9
Italia	1.430.000	1.238.000	— 192.000	— 13.4
Giappone	1.708.000	2.325.000	+ 617.000	+ 36.1
Norvegia	1.957.000	1.597.000	— 360.000	— 18.4
Spagna	884.000	709.000	— 175.000	— 19.8
Svezia	1.015.000	917.000	— 98.000	— 9.7
Altri paesi	2.427.000	2.552.000	+ 125.000	+ 5.2
TOTALE	45.404.000	47.897.000	+ 2.493.000	+ 5.5

Il professore De la Grie afferma che il viaggio di una tonnellata di merce costa dall'Hâvre a Parigi per ferrovia quanto dall'Hâvre a Montevideo per via di mare. Questo confronto impressiona in questi tempi in cui ovunque si dibattono problemi di navigazione interna. Conviene pertanto far cenno alla geniale applicazione, dovuta al professore Barricelli, di un dispositivo che imprime ai natanti un movimento automatico di progressione, usufruendo della legge di galleggiamento, della spinta cioè dell'acqua dal basso in alto, che non costa nulla come forza motrice.

Il dispositivo, che l'inventore chiama apparecchio per la **navigazione interna a pressione idrostatica,** consiste in un natante che deve procedere sulla superficie di un canale a conche il cui fondo è munito di rotaia inclinata rispetto alla superficie dell'acqua o del fondo del canale, se questo è orizzontale. A questa rotaia è raccomandato un carrello che tiene il galleggiante obbligato alla rotaia mercè un'asta. Il galleggiante e l'asta restano immobili verticalmente sul carrello immobile finchè il livello dell'acqua nel canale resta invariato; ma, se avviene un'aumento o una diminuzione del liquido, il carrello si sposterà risalendo o discendendo lungo la rotaia, trascinando seco, mercè l'asta, il galleggiante fino a raggiungere una nuova posizione di equilibrio. Difatti, se per la immissione di acqua il livello del pelo d'acqua nel canale va elevandosi, il galleggiante, obbligato alla rotaia dall'asta, non potrà spostarsi verticalmente, come avverrebbe nel galleggiamento libero, ma sarà costretto ad immergersi più di quanto comporta il suo peso. Ciò provocherà una spinta del liquido dal basso in alto, proporzionale all'aumento di immersione, e, quando la forza di questa spinta avrà superata la resistenza degli attriti, il galleggiante si moverà lungo la rotaia finchè il livello dell'acqua continuerà a salire.

In caso inverso, calando il pelo dell'acqua anche la spinta del liquido diminuirebbe, e il galleggiante sarebbe obbligato a discendere lungo la rotaia inclinata. La marcia automatica così ottenuta può essere adottata per qualunque canale navigabile, mediante acconcio sistema di chiuse a forte distanza tra loro, nelle quali i natanti procederebbero, salendo o scendendo di livello, sia verso l'entroterra che verso il mare.

Il metodo escogitato è ingegnoso e crediamo interessante di darlo a titolo di curiosità: pensiamo tuttavia che le applicazioni pratiche per ora saranno assai ristrette, e possibili solo in qualche caso particolare.

Bacino di carenaggio di cemento armato.

Dai cantieri Fougner, in Norvegia, è stato costruito e varato un bacino galleggiante di medie dimensioni, ma notevole per la particolarità della sua struttura, costituendo esso, se non erriamo, la prima applicazione del cemento armato a tal genere di costruzioni.

Le dimensioni principali sono: lunghezza 24 m.; larghezza m. 8,55; altezza m. 6,10. Il fondo ha uno spessore di m. 1,40 ed è suddiviso, mediante pareti, in nove compartimenti stagni. Le pareti hanno 2 m. di spessore alla base e vanno rastremandosi verso l'estremità superiore.

Il bacino ha una portata di 100 tonn. ossia può contenere un battello di 25 m. di lunghezza e 7,50 di larghezza circa. Le operazioni per sollevare dall'acqua un simile battello si possono compiere in un'ora circa.

Il governo egiziano ha stanziato 17 milioni di franchi per **l'ampliamento del porto di Suez.** Oltre a un nuovo canale d'accesso lungo 2200 metri largo 150 metri e profondo metri 12 sotto il livello di bassa marea. Le opere hanno soprattutto lo scopo di fare di Suez un centro di deposito e di rifornimento del petrolio del quale sempre più si estende l'uso negli apparecchi motori delle navi. Anzi a Suez è stata a questo scopo impiantata una raffineria di petrolio che dal 1916 ad oggi ha assunto un'importanza grandissima.

Per il soggiorno invernale nella Venezia Tridentina.

Il Trentino e l'Alto Adige, con la mirabile organizzazione alberghiera che hanno, offrono ottime stazioni climatiche non solo per l'estate, ma anche per l'inverno, tanto d'alta montagna che a clima mite.

Appunto per lo studio dei problemi balneologici e climatici di quelle bellissime regioni si è tenuto in ottobre a Trento — sotto gli auspici della Società Italiana di Medicina Interna, che ivi chiudeva il Congresso di Trieste dell'Associazione Italiana di Climatologia ed Idrologia dell'Alta Italia — un importante convegno.

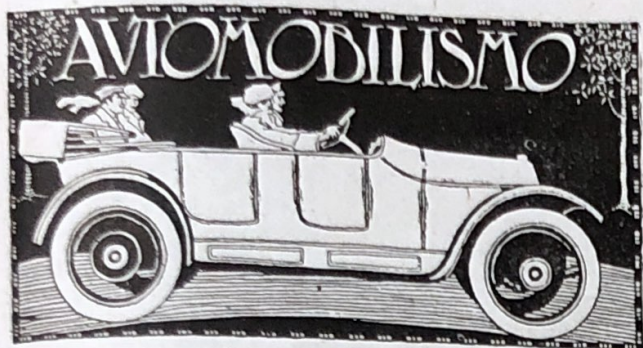
Dopo mature discussioni, presiedute dal prof. Maragliano, vennero esaminati due ordini di provvidenze: le immediate e quelle meno urgenti del domani su di una speciale relazione estesa dal prof. Devoto che alla Venezia Tridentina dedica un fervore d'opera veramente ammirevole.

In ordine al programma immediato venne ritenuto che fin dal prossimo inverno deve essere incoraggiata l'affluenza del pubblico nelle stazioni climatiche della Venezia Tridentina. A questo scopo i medici presenti si sono accordati sulla opportunità di far più largamente conoscere i vantaggi del soggiorno invernale sulla neve, in alta montagna, per sofferenti delle vie respiratorie, del sistema nervoso, ecc. ed i grandi benefizi degli sports invernali per ragazzi ed adulti. E poichè, secondo le notizie avute, le stazioni della Mendola, di Gossensass, le Terme del Brennero e Cortina d'Ampezzo potranno ricevere degli ospiti nelle prossime settimane, venne riconosciuta la convenienza di richiamare su di esse l'attenzione del pubblico italiano. I dettagli relativi agli alberghi, le vie di accesso, gli orari, ecc. saranno fra breve elaborati dal Comitato locale di Trento, che agirà in accordo con gli elementi dell'Alto Adige e segnalerà le altre stazioni che potranno funzionare nel prossimo inverno e le località a clima temperato, come Riva, Torbole, Arco, Bolzano con Gries, Merano, cui saranno incoraggiati a rivolgersi coloro che non tollerano in inverno il clima marino.

Venne poi deliberato di raccomandare alle Ferrovie di Stato: di migliorare le comunicazioni ferroviarie col Trentino, di ammettere sui treni vetture dirette da Milano a Trento, di favorire con annunzi gratuiti la frequenza invernale nella Venezia Tridentina, di introdurre tariffe di favore per chi vi soggiorna più settimane per ragioni di cura, di pubblicare sugli orari ufficiali tutte le notizie relative alle comunicazioni postali, automobilistiche, di facilitare il trasporto degli sci, ecc .Si è richiamata l'attenzione delle sfere competenti sulla necessità di curare la buona manutenzione delle caserme di montagna, erette dal passato governo, e relative vie militari di accesso, rappresentando quelle caserme non solo fabbricati ottimi come ospizi per fanciulli gracili o per convalescenti, ma stazioni di partenza per lo sviluppo di ulteriori creazioni climatoterapiche.

Ed infine si è stabilito di tenere un convegno climatico invernale dal 3 al 9 gennaio 1920 in alcune stazioni della Venezia Tridentina con tappe a Campiglio, Mendola, Merano, Brennero, Cortina d'Ampezzo, Trento, di ognuna delle quali si illustreranno ai congressisti le caratteristiche.

L'esame del programma più lato — che propone la creazione a Trento di un Istituto Consorziale (Stato, Enti assicurativi, Industria alberghiera) per lo studio gratuito delle molte fonti minerali regionali e dei climi, col relativo museo, e la fondazione di un grande Istituto di terapia fisica moderna con fini di cura, di ricerche e di coltura medica — venne affidato ad un'apposita commissione. Il Sindaco di Trento ha dichiarato che Trento sarà ben lieta di metter a disposizione le aree occorrenti per le erigende istituzioni.

Auguriamo che questi primi studi abbiano a conseguire utili risultati, a maggior beneficio delle regioni redente.

Dazi, divieti d'importazione e punti di vista vari.

Scorrendo le riviste d'automobilismo inglesi e francesi è difficile ben valutare i disparati apprezzamenti che esse fanno della produzione americana quale concorrente a quella europea. Pare che influisca non poco sui giudizi di qua e di là della Manica il fattore psicologico. Infatti, parlando della produzione inglese d'automobili, quella stampa dice:

In Inghilterra è stato tolto il divieto d'importazione delle automobili che vigeva finora. Ciò perchè la produzione inglese in quest'epoca, in cui è di tanta importanza la questione dei trasporti, non è ancora in grado di soddisfare alle numerose richieste. Le commissioni sono tante, da dare sin d'ora lavoro all'industria inglese fino all'autunno inoltrato dell'anno venturo. Non è altrettanto favorevole la questione della mano d'opera. La diminuzione delle ore di lavoro, la svogliatezza degli operai, le continue pretese d'aumenti di salario e gli scioperi producono un regresso della produzione ed un notevole rincaro dei prodotti.

Da notizie recenti risulta che alcuni grandi industriali americani stanno inaugurando una nuova politica per l'esportazione delle automobili. Sentendosi padroni del mercato americano che non può sottrarsi a loro, hanno deciso di trascurarlo temporaneamente per occuparsi dei mercati europei; quindi sono da attendersi prossimamente enormi carichi di vetture americane.

Però in Inghilterra si spera che la questione dei cambi, le alte spese di trasporto e i dazi protettori d'entrata sieno scudo sufficiente contro tale concorrenza.

Invece in Francia, sotto l'impressione della riuscita del Salon, lusinghiero per l'industria nazionale, si è molto ottimisti sul valore della propria produzione automobilistica. E perciò si annuncia senza ansie che il diritto doganale sulle auto importate dal 70 % scenderà provvisoriamente al 45 %, e alla fine del febbraio prossimo scenderà ancora, fino al 15 %, poichè si stabiliranno dei regimi di reciprocità con diversi Stati esteri. *La Vie Automobile* assicura che l'America — che fu già lo spauracchio della Francia in materia di costruzioni automobilistiche — sta subendo una crisi di produzione, ed i costruttori americani per un anno o due non soddisferanno neppure il mercato del loro paese. Per contro la produzione francese primeggia in America, e da un sistema di scambio pressochè libero una nazione in buone condizioni di produzione ha tutto da guadagnare.

È notevole che alla chiusura del Salon di Parigi si siano riuniti a banchetto 760 personalità dell'automobilismo, alcune delle quali erano venute dall'America del Sud, dall'Indocina e dal Giappone. Quest'accolta stava a dimostrare, secondo *La Vie Automobile*, l'importanza e la forza della mostra parigina, cui tende la produzione automobilistica mondiale.

Sviluppo dell'automobilismo in Francia.

Coll'appoggio ed il soccorso del Governo, parecchi sodalizi francesi, come il Touring Club de France, l'Associazione degli Albergatori, l'Office du Tourisme ed altri si adoperano con ogni zelo per promuovere il movimento dei forestieri. Ora lo Stato si propone di riorganizzare e di restaurare la rete stradale francese per promuovere in modo efficace il movimento delle automobili e dei turisti. Il Ministero dei Lavori pubblici ha fatto preparare un piano particolareggiato per la costruzione di nuove strade ed il miglioramento di quelle esistenti.

L'*Excelsior* dà in proposito la seguente notizia da fonte ufficiale:

« L'automobilismo in Francia è in pieno sviluppo turistico; a migliaia i ricchi cittadini degli Stati amici attraversano il nostro paese in tutte le direzioni sulle strade dello Stato lunghe complessivamente 40.000 chilometri e sui 600.000 chilometri di strade dei Dipartimenti. Per la riorganizzazione della rete stradale sono presentemente allo studio presso il Governo due progetti diversi. Da una parte si vogliono adattare le strade al grande movimento, allo scopo di sviluppare nella misura più larga il turismo automobilistico; d'altra parte si vogliono adottare quei mezzi tecnici che corrispondano sotto ogni riguardo alle esigenze della circolazione. Si riparla di lastricare con arenaria o con granito le strade sulle quali circolano carri pesanti, di adottare massicciate bituminose per le strade di traffico medio, e di catramare superficialmente quelle parti della rete stradale che debbono servire ad un traffico leggiero. Per facilitare poi in ogni

NOTIZIE ED ECHI

guisa il movimento, le strade si provvederebbero di frequenti segnavia, indicatori delle distanze ed altri segnali utili all'uopo ».

Ancora dei "tanks„ alpini.

Nel numero di novembre, parlando del concorso di Mégève, riducevamo ai giusti limiti, secondo le nostre viste, la portata turistica dei carri d'assalto francesi. Ora la *Revue Automobile* suffraga il nostro giudizio dichiarando, in un interessante articolo sull'argomento, che, grazie ai *tanks*, molti siti alpestri di aspro accesso, e dei quali il pittoresco ha risalto appunto per l'inaccessibilità loro, potranno essere meglio conosciuti dai turisti.

"TANK „ PEUGEOT IN ASCESA.

Concludendo, piuttosto che considerare i *tanks* quale mezzo comune di trasporto per alta montagna, bisognerebbe apprezzarli come virtuosi scalatori di cime, ciò che farebbe meglio risaltare e permanere le loro caratteristiche guerresche, che sono le più interessanti.

Quale indice di questa possibilità notiamo che sulla pista di Mégève, di 4730 metri fra mulattiere, torbiere, pascoli, guadi e cengie, i *tanks* Renault a piena aderenza salirono in ore 1.23 consumando 13 litri e mezzo di essenza, e discesero in 66 minuti consumando 6 litri e mezzo. Uno di essi in un giorno fece tre volte il tragitto.

"TANK „ RENAULT CON RIMORCHIO A DUE RUOTE.

La zavorra degli autotrasporti inglesi.

Abbiamo parlato di una specie di stanza di compensazione per ridurre al minimo l'enorme traffico dei veicoli sulle strade londinesi. Altrove accenniamo alla vittoria dell'automobile sulle ferrovie in un recente grave sciopero dei ferrovieri inglesi. Notiamo ora che dalla metà di ottobre compaiono sui piccoli annunci del *Times*, nella rubrica dei trasporti stradali, delle inserzioni di questo genere: « Offerta di carichi regolari di tonnellaggio disponibile. Lunedì per Birmingham; martedì da Birmingham; mercoledì per Bristol; giovedì da Bristol; venerdì per Manchester; sabato da Manchester. Prezzo per tonnellata: lire sterline 4 e 10 scellini; L.st. 4 e 12 s.; L.st. 8, rispettivamente ai percorsi. A nostro rischio ».

Si tratta, come vedesi, di utilizzare il ritorno di autocarri vuoti da e per Londra. Trasporti di questo ge-

nere si fanno certo attualmente anche da noi, ma non ci consta che siano generalizzati come sarebbe desiderabile nell'interesse del Paese.

La circolazione automobilistica in Isvizzera.

Abbiamo annunciato a suo tempo che il Gran Consiglio svizzero aveva decretata l'interdizione della circolazione delle auto, ed in genere dei veicoli a motore, dal mezzogiorno alle ore 22 della domenica, e che l'interdizione era completa sulle strade montane in certi giorni della settimana. Ora si annuncia che l'interdizione è soppressa senza riserve.

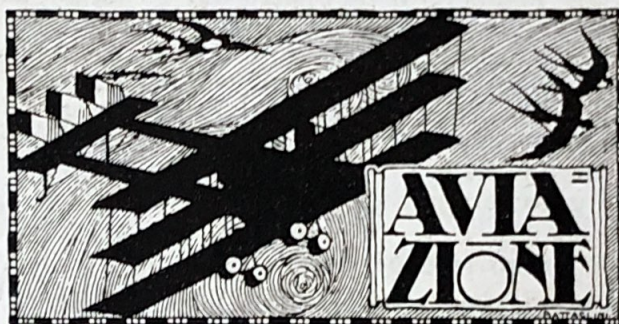
Motociclette silenziose.

In Inghilterra, paese ben educato, ci sono persino dei motociclisti che mettono il silenziatore ai loro motori. In Italia un motociclista degno di questo nome si sentirebbe sminuito nell'onore se dovesse percorrere le strade e traversare i paesi senza rimbombare come un piccolo Tonante girovago, flagellatore di timpani e terrore di galline. Eppure nessuna ragione tecnica si oppone all'uso del silenziatore: le macchine moderne non si riscaldano e il maggior rendimento portato dallo scappamento libero è quasi nullo.

Qualcuno dice: « Il rumore è un ottimo segnalatore. » Anche questo è esagerato. Una rivista inglese osserva: « Alcuni reputano pericoloso viaggiare su macchine silenziose. Essi dicono che tali motociclette appunto pel loro silenzio non si fanno notare, cosicchè la gente rischia di restarvi sotto prima ancora di avvertirne la vicinanza. Questa opinione non è sostenibile se si considera che le motociclette non sono mai silenziose in modo assoluto. Quando queste macchine sono in moto si ode un dolce fruscio. Il tinnire delle catene, lo scoppiettìo delle valvole ed il battere del motore rendono sensibile il rumore senza recare molestia. Ciò è sufficiente per attirare l'attenzione del pedone distratto senza apportare disturbo per baccano soverchio ».

La specializzazione in Germania.

Soltanto la specializzazione può rendere proficua qualsiasi produzione. Che si tratti di carrozzelle da bambini, di locomotive o di automobili, è sempre la stessa cosa: bisogna sempre cercare il modo più semplice e meno costoso di produzione.

L'industria automobilistica tedesca si diede ben presto alla specializzazione. Già durante la guerra le singole fabbriche in generale non costruivano che pochi tipi determinati di veicoli, od anche un tipo solo. Questo sistema ha già portato alla riunione di tre importanti fabbriche tedesche: le *Brennabor-Werke*, le *Hansa-Lloyd-Werke* e la *Nationale Automobilgesellschaft*, che hanno assunto il nome collettivo di *Gemeinschaft deutscher Automobil-fabriken*. Può darsi che altre fabbriche minori aderiscano a questa Unione. È pur probabile che anche grandi fabbriche, quali Adler, Benz, Daimler, Opel, ecc., formino tra loro altri consorzi simili, ai quali certamente si uniranno poi imprese più piccole.

L'aeroplano e il catasto.

Si va diffondendo il concetto di far servire l'aviazione all'esecuzione di rilievi topografici, e già si parla di applicazioni della fotografia aerea agli aggiornamenti catastali, alla formazione di carte geografiche, ecc.

La rivista *L'Alpe* segnala all'attenzione di chi è alla ricerca di metodi speditivi di rilievo quello usato dai francesi nel servizio di informazioni di guerra, per la riproduzione e riduzione delle fotografie aeree.

È indispensabile uno schermo al quale possano imprimersi movimenti in tutti i sensi: allo schermo si applica il foglio della carta topografica corrispondente alla fotografia che si vuol proiettare, o, meglio ancora, una copia alla scala desiderata e sulla quale siano state precedentemente disegnate le grandi linee della regione (strade, corsi d'acqua, crinali, caseggiati, ecc.). Indi, a mezzo di una sorgente luminosa, si proietta la negativa fotografica aerea e, manovrando opportunamente lo schermo, si cerca la sovrapposizione ai punti del disegno dei punti corrispondenti della proiezione luminosa. Si ha così una proiezione che è un'immagine del terreno alla scala desiderata. Si possono poi fissare i contorni ed i dettagli che interessano, o col disegno, eventualmente policromo, oppure impressionando un foglio di carta sensibile, sul quale venga poi ricalcato, con inchiostro indelebile, quanto interessa della fotografia e

cancellato tutto il resto con apposito bagno di permanganato acido di potassio.

Con questo sistema si ottengono sollecitamente delle vere mappe alla scala voluta, di grande utilità per uno studio particolare della regione ed in particolar modo preziose per scopi agrologici e di statistica agraria e forestale. Ad un occhio esercitato nella lettura delle fotografie aeree nulla sfugge nei riguardi della configurazione, vegetazione, sistemazione e natura geologica del terreno.

Nelle regioni fortemente accidentate di montagna, il rilievo mediante la fotografia d'aeroplano è soggetto a maggiori errori che non in pianura: però non è escluso che speciali manovre dell'apparecchio riescano, in via di larga approssimazione, a compensare codesti errori.

Pertanto si può ammettere che se l'aviazione fornisse il materiale, le operazioni di accertamento per il tanto atteso Catasto boschivo italiano sarebbero per grandissima parte già compiute.

Un primo faro per l'aviazione.

L'aviazione va prendendo la forma concreta e pratica d'un servizio pubblico, e ne appaiono via via gli indizî: legislazione aerea, tariffe fisse sulle grandi linee, aerodromi doganali. Ora abbiamo in Inghilterra anche un primo faro per l'aeronavigazione notturna.

Un comunicato dell'« Air Ministry », il Ministero dell'aria, dice:

« L'aerodromo di Hounslow (presso Londra) è temporaneamente assettato per il volo notturno. Ogni sera, per un certo periodo dopo il tramonto, un faro nell'aerodromo emetterà fasci di luce ogni 10 secondi, nell'ordine seguente: luce un secondo; eclisse un secondo; luce un secondo; eclisse un secondo; luce un secondo; eclisse cinque secondi. Verranno pure messi in azione proiettori terrestri e luci per l'atterramento. Questi mezzi d'illuminazione saranno accesi a qualunque ora della notte tutte le volte che sarà notificato a Hounslow che vi sono macchine che intendono atterrare, o che si sentirà il suono d'una macchina per aria ».

Tentativi svizzeri per la pratica dell'aviazione civile.

La Società Avion-Tourisme ha istituito da poco tempo un servizio aereo, un po' per il vagabondaggio dell'aria ed un po' per trasporti regolari. Gli apparecchi iniziali erano un Caudron ed un Savoia S-13, cui ora si aggiungono cinque idrovolanti. La scelta del tipo acquatico è dovuta al fatto che, mancando i buoni atterramenti in Isvizzera, si usano a preferenza gli specchi d'acqua come scali. Sembra che volando a 2500 metri tra lago e lago, in caso di discesa forzata il pilota possa planare con la sicurezza di scendere in acqua.

Un altro tentativo dell'aviazione civile svizzera, la posta aerea, che tentava di affermarsi, come già notammo qualche mese fa, è fallito per mancata pubblicità. Il pubblico, malgrado il buon lavoro tecnico degli apparecchi che dal 28 aprile al 15 ottobre hanno trasportato 20.323 lettere, è stato poco informato della posta aerea e poco facilitato nell'uso di essa.

Il servizio era stato istituito dall'esercito, e questo... per dignità professionale e per modestia preferì far poco rumore attorno all'opera sua, e vedere morir la cosa.

Accanto a questa nota melanconica la Svizzera ne mette una entusiastica, assegnando a Locarno il posto di scalo principale per gli aerei che dalla Svizzera e dalla Germania verranno in Italia. Locarno, sita al confine, sarebbe il solo posto possibile di controllo degli apparecchi disimpegnanti il traffico aereo internazionale. È già conosciuta la richiesta d'una società tedesca di trasporti con Zeppelin dalla Germania in Italia, che vorrebbe costituire un campo di atterramento e fabbricare degli hangar a Locarno. Altre società hanno fatto richieste analoghe. S'ignorano i risultati di tutte queste pratiche, ma gli svizzeri non dubitano della riuscita finale dei progetti che assegnano a Locarno un ruolo così importante nella navigazione aerea europea.

La posta sbarcata sulle spiagge tempestose dai cervi volanti.

In tema di posta aerea è interessante una notizia retrospettiva che può diventare attuale da un giorno all'altro. La *Rivista dei Trasporti aerei, marittimi ed automobilistici* dice che dopo l'acquisto della Colonia libica, provvedendosi alla sua organizzazione e al congiungimento con la madre-patria, si rilevò la frequente difficoltà d'imbarco e di sbarco della posta a Bengasi e in altri centri del litorale, quando le condizioni del mare impedivano alle barche di avvicinarsi alle navi in partenza o in arrivo.

Nella stagione invernale si verificarono lunghe e frequenti interruzioni del servizio: l'occasione parve giustamente favorevole per promuovere l'adozione di un mezzo di trasporto, già lungamente sfruttato all'estero in analoghe e diverse circostanze: il cervo volante.

Un progetto elaborato dal prof. Pericle Gamba, dell'Osservatorio aerologico di Pa-

via, consisteva nel far sollevare dalla nave o dalla riva un certo numero di cervi volanti appositamente costruiti, i quali, a mezzo del filo teso sotto la trazione, avrebbero stabilito una linea lunga fino a 3 km., sulla quale si sarebbe potuto fare scorrere un carrello col sacco della corrispondenza. Giunto il carrello al disopra del posto stabilito, lo si sarebbe fatto discendere a mezzo di un filo secondario, sostituendolo con altro carrello. L'operazione poteva ripetersi fino ad esaurimento della corrispondenza, ed allora i cervi volanti si sarebbero ritirati a mezzo di verricelli e smontati. Nel caso di vento da terra specialmente sfavorevole all'abbordaggio, l'uso dei cervi volanti sarebbe stato invece più agevole e proficuo, potendosi sostituire sulla spiaggia, al verricello a mano, il verricello elettrico, non adoperabile a bordo.

Per una potenzialità di carico maggiore di una cinquantina di chilogrammi per viaggio — tenuto conto dei vari chilometri di filo d'acciaio occorrenti alla linea, dei robustissimi verricelli da impiantare a bordo e a riva e della speciale resistenza da conferire ai cervi volanti per la intensità dei venti prevalenti sulla costa libica — sarebbe occorsa una spesa di primo impianto di appena 5000 lire, comprese le esperienze preliminari. Ma, nonostante il parere favorevole delle Autorità Governative, la pratica si trascinò lungamente e infine... si smarrì fra gli incartamenti.

La sorte del Grappa.

La tendenza ad eternare nella memoria degli italiani i baluardi della patria non si è ancora concretata in linee definitive. I progetti vanno dall'ara votiva e dal monumento al Fante simbolico, alla via sacra e al parco nazionale. Quest'ultimo dovrebbe coprire i luoghi delle lotte più aspre e decisive, ad esempio, il monte classico della nostra resistenza, il Grappa. Nella passione di queste celebrazioni è utile portare la parola pratica che forse può giovare ad affrettare le ultime decisioni.

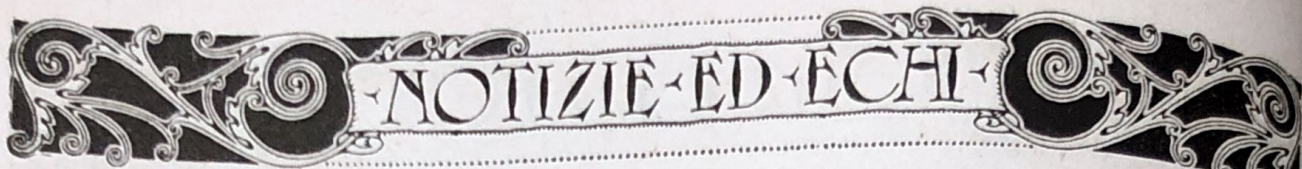
L'Alpe dice che un suo abbonato, richiamandosi alla deliberazione del Governo di erigere un'ara votiva sul Grappa, propone che in tutto o in gran parte il monte sia costituito in parco nazionale. La rivista obbietta che la proposta è simpatica e nobile, talchè vorrebbe poterla integralmente appoggiare presso il Ministero, se non dovesse fare qualche riserva relativa all'economia delle popolazioni locali. Ed a questo riguardo annota:

« La proposta non può forse trovar facile applicazione nella sua forma integrale, intesa cioè come esclusione di ogni altra forma di utilizzazione del suolo (pascolo, ecc.) nel vasto massiccio del Grappa; crediamo tuttavia che opportuni e ben distribuiti rimboschimenti, nei quali siano fatte valere anche le ragioni della storia (e quale storia!) e della estetica, possano in gran parte realizzare quanto la proposta ha di essenziale.

« Sappiamo che il Ministero intende appunto porsi su questa via, e ci è noto che, da parte dell'Autorità militare, è stato già allestito un progetto di rimboschimento, i cui criteri direttivi possono riassumersi come segue.

« Escluso il rimboschimento dell'intero massiccio, si è preso in considerazione l'itinerario che i visitatori debbono percorrere sulle due grandi strade d'accesso Romano Alto-M. Grappa e Semonzo-M. Grappa. Si è cioè pensato di rendere più attraente il paesaggio raggiungendo nel tempo stesso lo scopo di sistemare e consolidare con l'impianto del bosco i dirupi e le falde detritiche originatisi dai giganteschi lavori eseguiti per la costruzione delle strade e per gli apprestamenti bellici. Il progetto considera tre zone; una inferiore, dove il rimboschimento interessa intere pendici oggi nude o dirupate (circa 200 ettari); una media, occupata da pascoli cespugliati o da cespuglietti di misero rendimento (circa 600 ettari), dove si dovranno costituire gruppi di conifere opportunamente disposti; ed una zona superiore, la più estesa, quella delle malghe alpine, dove il rimboschimento è da escludersi, e perciò si dovranno solo ornare con larici e abeti le principali opere di fortificazione e i cimiteri. La spesa preventiva si aggira sulle L. 200.000.

« È da ricordare che il Distretto forestale di Montebelluna ha da tempo iniziato il rimboschimento delle falde del Grappa discendenti sulla zona di Crespano-Paderno d'Asolo, e che, qualora a questi lavori si destinassero adeguate somme, essi potrebbero essere notevolmente estesi, a completamento del progetto sopra riassunto ».

NOTIZIE ED ECHI

L'utilizzazione dei combustibili italiani.

Al Ministero dei trasporti sono pervenute molte domande per impianti centrali di utilizzazione dei combustibili nazionali nell'Italia Centrale e nella Meridionale. Fra i progetti presentati sono notevoli quelli per lo sfruttamento dei giacimenti ligniferi del Mugello, di Quaranta, di Villafranca, della Valle del Nestore, delle torbiere di Torre del Lago e dell'importantissimo giacimento della valle del Mercure in Calabria.

Tali impianti, che importeranno l'impiego di ingenti capitali, permetteranno di mettere in valore oltre centocinquanta milioni di chilowattore annui; nonchè di ricavarne rilevanti quantità di sottoprodotti, specialmente solfato di ammonio per l'agricoltura.

Si trovano poi in preparazione — secondo gli *Annali d'ingegneria* — altri importanti progetti del genere per la integrale utilizzazione delle energie termoelettriche ricavabili dai giacimenti lignitiferi del Casentino, della valle dell'Arno, del Senese, del Grossetano e dell'Umbria; in seguito ai favorevoli risultati degli accertamenti fatti, notevoli impianti sorgeranno pure per sfruttare i giacimenti di Morcone (Benevento) e di Briatico in Calabria. In Sicilia sono in corso studi per i giacimenti di Graviteli e di Urni. In Sardegna si sfrutteranno con impianti termici gl'importanti giacimenti di Gonnea, da collegare con quelli idroelettrici dell'isola.

Sui progetti finora presentati si dovrà ora pronunciare l'apposita Commissione per la elettrificazione ferroviaria.

Qualche dato sulla floricoltura italiana.

L'Italia, prima della guerra, produceva fiori un po' dappertutto ma specialmente nella riviera Ligure, sul litorale del circondario di S. Remo.

In questa zona circa ottocento ettari di terreno erano occupati da coltivazioni di piante da fiori per l'esportazione invernale.

Tali coltivazioni, che costituivano circa 2000 unità culturali indipendenti, richiedevano l'impiego continuato di 4000 persone. Gli ottocento ettari di coltivazione floreale richiedevano inoltre circa 10 milioni di lire annue per spese di coltivazione, fatta astrazione da quelle di impianto.

Il totale di fiori freschi recisi in Riviera nell'annata 1913-14 è stato di oltre 7 milioni di chilogrammi. Di questi se ne esportarono oltre 6 milioni di kg. per un valore approssimativo di oltre 30 milioni di lire italiane. I rimanenti quantitavi sono stati consumati in Italia. Pochissima produzione della Riviera, e della fioritura primaverile soltanto, veniva normalmente utilizzata e destinata alla profumeria. Nell'annata 1913-14, per tale scopo, furono esportati fiori per un valore di circa 500 mila lire.

Si calcola che anche nella ultima stagione floreale 1918-19 il totale valore della esportazione dei fiori dalla Riviera italiana all'interno e all'estero siasi aggirato intorno ai 25 milioni di lire; poichè, di contro alla diminuita produzione, stanno i prezzi di vendita dei fiori, che si sono elevati circa dal triplo al quadruplo dei normali dell'ante-guerra e vi si sono mantenuti con maggiore uniformità e costanza di allora.

Frutticultura siciliana.

Le frutta più consumate in Sicilia sono fichi, agrumi e uva. Dei fichi non esistono, si può dire, veri frutteti specializzati e di tipo industriale, ma essi sono coltivati promiscuamente negli orti, nei campi, ecc. Non si conoscono le varietà (spagnole ed orientali) più apprezzate del commercio d'esportazione; la preparazione dei fichi secchi costituisce una piccola industria, con metodi antiquati e primitivi, mentre potrebbe dar luogo ad una grande industria moderna.

Quanto agli agrumi, gioverebbe sostituire in parte i limoneti, che incontrano sempre più accanita concorrenza nel prodotto nord-americano, con aranceti e mandarineti, dei quali esistono nell'isola alcune varietà ottime ma locali. Specialmente negli Stati Uniti sono stati ottenuti numerosi ibridi tra i vari agrumi a frutto da mensa, dei quali converrebbe tentare l'introduzione in Sicilia. L'isola conta alcune buone varietà di uve da mensa molto precoci o molto tardive, coltivate appena nei dintorni delle città e per il consumo locale, mentre, perfezionando i metodi di imballaggio, potrebbero alimentare un importante commercio di esportazione. Meli, peri, peschi, susini non presentano in generale varietà abbastanza pregevoli da alimentare un commercio di esportazione, ma si ha qualche eccezione, come la mela limoncella.

Parecchie altre frutta costituiscono una curiosità e come tale sarebbero suscettibili di molto maggiore smercio, mentre sono generalmente ignorate: per es. l'anona coltivata in territorio di Noto e in provincia di Messina. Di molte frutta tropicali e subtropicali si potrebbe tentare l'acclimatazione nell'isola con molta probabilità di successo agrario e commerciale.

I dispiaceri di Baedeker.

Povero Baedeker! deve rifare del tutto il suo paziente e costoso lavoro e mandare al macero migliaia e migliaia di volumi nuovi di zecca!

La Guida « Austria-Ungheria » è diventata superflua, ed i singoli volumi separati « Ungheria » e « Austria » diventeranno così sottili che non ci sarà bisogno di staccarli uno dall'altro per metterli in tasca comodamente. Al volume « Italia superiore » bisognerà aggiungere una delle più interessanti parti della Guida austriaca.

La Guida della Germania nord-ovest comprendeva anche la Danimarca; ma poichè la delimitazione di questo paese è scesa parecchio a sud, sarà conveniente dedicargli un volume staccato. Per la Francia Baedeker aveva pubblicato 4 volumi in lingua francese; ora bisogna unirvi un quinto volume. Le note Guide di Mayer: « Turchia », « Romania », « Serbia e Bulgaria », « Grecia e Asia Minore », « Palestina e Siria », ed anche « Egitto » si possono tranquillamente passare all'archivio. E le nuove edizioni si faranno attendere un bel po', perchè sulla delimitazione dei confini non pare ci siano ancora idee completamente chiare.

Di intatto in Europa Baedeker troverà poco. Ci vorrà una Guida nuova per la « Polonia » ed una per la « Cecoslovachia »; e sul frontespizio delle Guide delle svariate Russie converrà scrivere: *Hic sunt leones!*

Anche le notizie economiche dei « Baedeker » hanno perduto naturalmente ogni valore. Tempi beati quelli, che in Italia e nella Svizzera si aveva la pensione a 6 franchi ed ai bagni tedeschi del Baltico si viveva bene con 4 marchi al giorno! È naturale che molti alberghi cambieranno nome; è molto dubbio che a Bruxelles rimanga ancora un « Hôtel de Berlin », a Parigi un « Hôtel Rastatt », in Tsingtau l'« Hôtel Prinz Heinrich » ed in San Francisco il « German Hotel »...

Nel 1907 l'Istituto bibliografico di Lipsia pubblicava la sua prima guida di viaggi nel mondo intero, e nella prefazione di quest'opera poderosa era detto con intonazione spavalda: « L'anima del popolo tedesco già da lungo tempo si fa sentire su tutto il globo terracqueo... » Ora la frase va mutata così: C'erano una volta un re e una regina....

Una filovia nata dalla guerra.

La nostra guerra, eminentemente tecnica, non solo ha coperto di una fitta rete stradale le montagne che furono teatro di guerra, ma ha integrato la funzione stradale con vari mezzi meccanici di comunicazione; il meno noto fra essi è la filovia, della quale notiamo un'interessante applicazione nella linea Primolano-Enego, svolgentesi per un percorso di 12 chilometri in condizioni assai difficili, con pendenze fino all'11 % e curve del raggio minimo di 5 metri. L'energia elettrica venne fornita dalla centrale di Cismon. Per l'impianto del macchinario di conversione ci si servì di materiali in parte trovati disponibili presso le tramvie di Padova, in parte ricuperati a Gorizia.

Il materiale rotabile ammissibile, data la potenzialità dell'impianto, era di 5 autocarri in salita e 5 in discesa, capaci di un traffico giornaliero di circa 100 tonn. Vi si aggiunsero altri 6 autocarri di riserva per le operazioni di smistamento. I veicoli vennero equipaggiati con due motori da 10-15 HP ciascuno; la loro velocità massima in salita fu fissata di 8 km.-ora, donde ne seguì la possibilità di compiere un movimento complessivo di 50 autocarri giornalieri in salita ed altrettanti in discesa.

La filovia corrispose in modo assai soddisfacente alle aspettative, tanto che si calcolava di poterla poi lasciare fra le opere di guerra di utile immediato per il tempo di pace, ma il ripiegamento dell'autunno 1917 obbligò ad una rapida demolizione.

Per una città-giardino a Palermo.

Una Società di Palermo intenderebbe costruire una città-giardino a Palermo, in località detta Giusino, a 3 chilometri dalla spiaggia di Mondello, che, come è noto (vedi Guida di « Sicilia » del T. C. I.) ha avuto

un magnifico sviluppo. La nuova città-giardino sarebbe servita da nuove linee tramviarie, che assicurerebbero la massima penetrazione nella città e la massima potenzialità di trasporto dei viaggiatori con corse rapide e frequenti e poco costose.

La Società si assumerebbe non solo la costruzione di tutti gli impianti generali — reti stradali, viali, fognature, reti di distribuzione di acqua e luce, ecc. — ma la costruzione stessa delle abitazioni di tipo economico e disposte in modo da avere ciascuna un giardino; esse sarebbero rivendute ad ammortamento di quindici anni.

Le grandi opere idro-elettriche della Sila.

I grandi laghi artificiali, che si creano sull'altipiano della Sila mediante lo sbarramento dei fiumi Arvo, Neto ed Ampollino, saranno tra loro comunicanti e daranno luogo ad un immagazzinamento di acqua, utilizzata successivamente in tre centrali elettriche.

Le acque di scarico di esse, dopo avere percorso circa dieci chilometri nel fiume Neto, vengono riprese e portate ad irrigare abbondantemente i terreni pianeggianti situati fra le rive del Neto ed il litorale ionico. Lo sbarramento dell'Arvo sorgerà alle Nocelle con diga alta m. 40 e lunga m. 276, creando un lago della capacità di 157 milioni di metri cubi. Quello dell'Ampollino sorgerà a Trepido con diga alta m. 31 e lunga m. 138, creando un lago di 61 milioni di metri cubi. Quello del Neto, presso S. Giovanni in Fiore, con una diga alta m. 62 e lunga m. 190, originerà un lago di 17 milioni di metri cubi.

La riserva di acqua complessiva diverrà equivalente ad una portata continua e costante di mc. 8,50 al secondo con un salto di m. 700. L'energia che si produrrà ascenderà a HP 168,267 continui per tutto l'anno.

Il grandioso progetto è destinato al rinnovamento economico e civile di tanta parte del Mezzogiorno d'Italia. Si ha ragione di ritenere che, essendo ormai iniziati i lavori, nel 1921 si potrà già disporre di non meno di 50.000 HP utilizzabili.

La produzione della gomma aumenta.

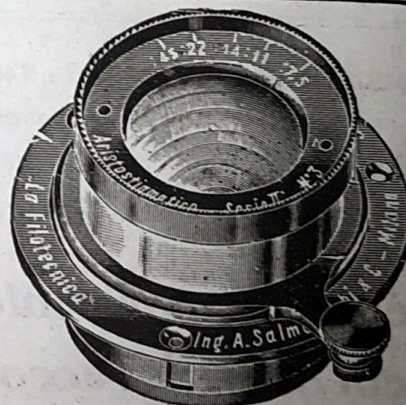
Dai giornali olandesi apprendiamo che la produzione mondiale di gomma greggia nel primo trimestre di quest'anno ebbe un aumento del 35 % in confronto col periodo corrispondente del 1918. La produzione complessiva di gomma in tutto il mondo viene ad avere con ciò un aumento del 25 %.

Tale notizia è importante perchè dovrebbe logicamente portare un ribasso notevole nel prezzo dei pneumatici.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 - Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

OFFICINE MECCANICHE
MILANO
OM
BRESCIA
GIA MIANI SILVESTRI & C. A. GRONDONA COMI & C.

La Filotecnica
Ing. A. Salm

INDICE GENERALE

DARDO BATTAGLINI

• Anno 1919 •

T. C. I.

Turismo.

Il problema alberghiero.

Stazioni idrominerali, termali e climatiche.

Congressi.

Ferrovie e tramvie.

Navigazione.

Automobilismo.

Motociclismo.

Aviazione.

Coltura ed igiene.

Scienza, arte ed industria.

Letteratura, storia e varietà.

Notizie ed echi.

Note tecnico-commerciali.

Indice alfabetico degli autori.

Indice alfabetico degli illustratori.

Indice alfabetico dei fotografi.

Un fascicolo: UNA LIRA

Stab. G. Modiano & C.-Milano